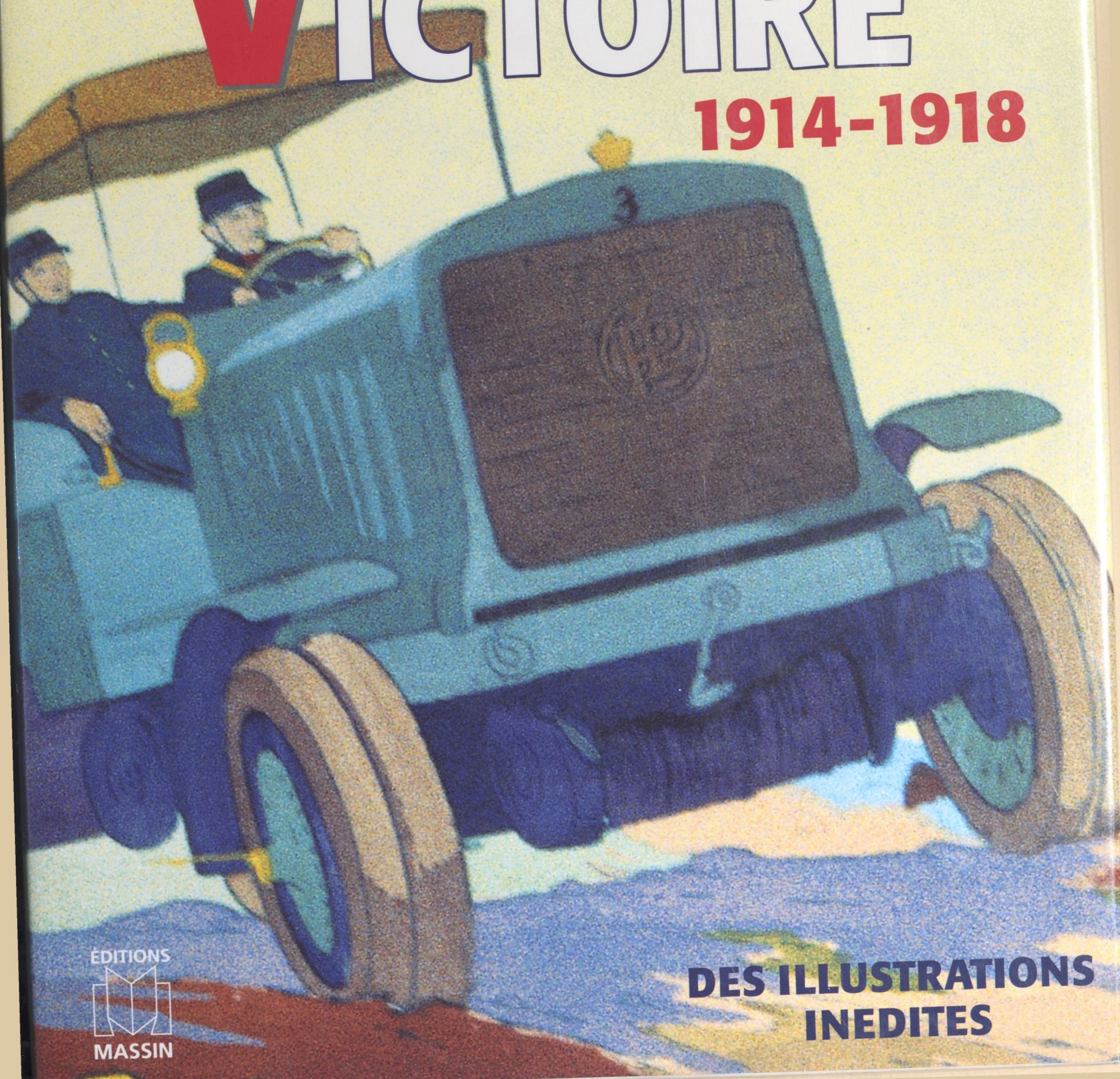
Jean-Michel Boniface ■ Jean-Gabriel Jeudy

LES CAMIONS DE LA VICTOIRE

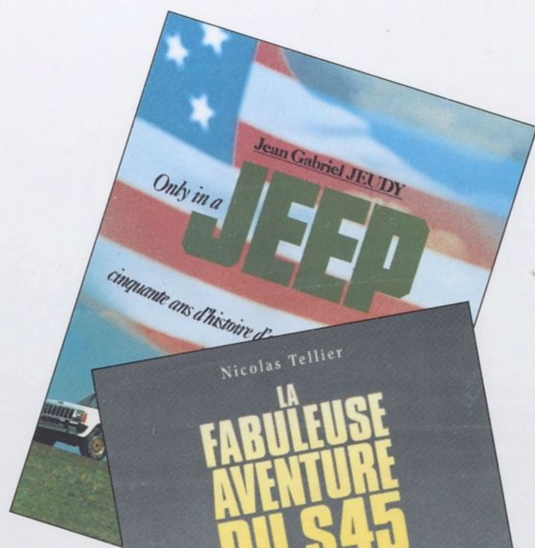
1914-1918



DES ILLUSTRATIONS INEDITES

ÉDITIONS MASSIN

POUR EN SAVOIR PLUS



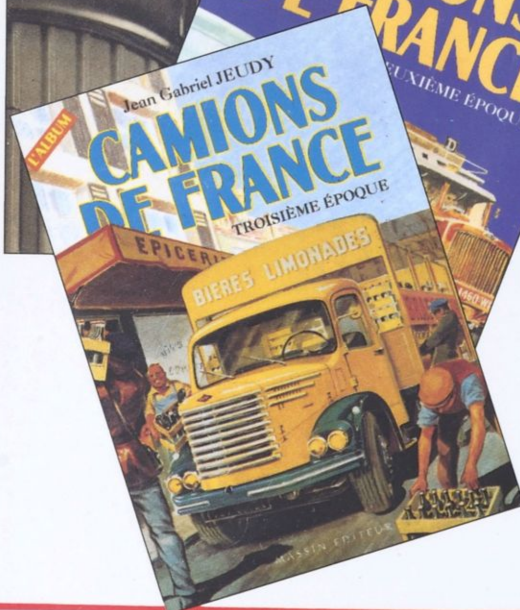








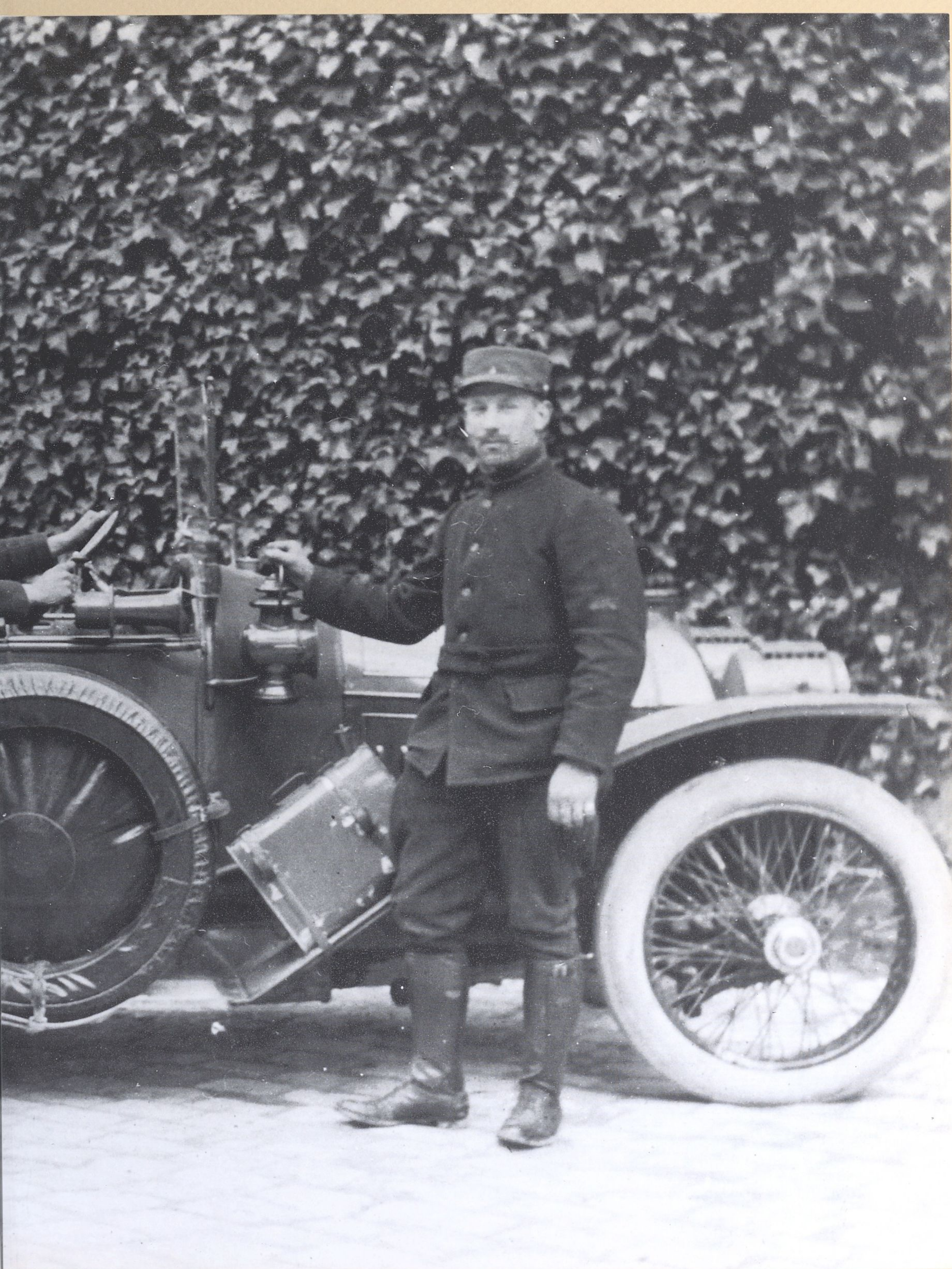




ÉDITIONS MASSIN

16-18, rue de l'Amiral-Mouchez 75686 Paris Cedex 14

Téléphone (1) 45 65 48 48 Télécopie (1) 45 65 47 00



«Au compte des modifications apportées à l'organisation des armées il faut mettre le développement considérable du service des transports automobiles.»
Maréchal F. Foch (1920).

«La victoire de la France en 1918 c'est la victoire du camion français sur le chemin de fer allemand.»
Feldmarschall E. Ludendorff commandant l'armée impériale.

Sur les pages de garde :
1 - Voiture de liaison Peugeot 144
2 - Berliet CAU aux manœuvres de 1912

Jaquette:
- Bandeau publicitaire créé en 1914 pour Panhard par l'illustrateur GAMY et imprimé par Mabileau et Cie à Paris
- Camion Berliet CBA

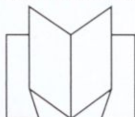
Jean-Michel Boniface Jean-Gabriel Jeudy

LES CAMIONS DE LA VICTOIRE

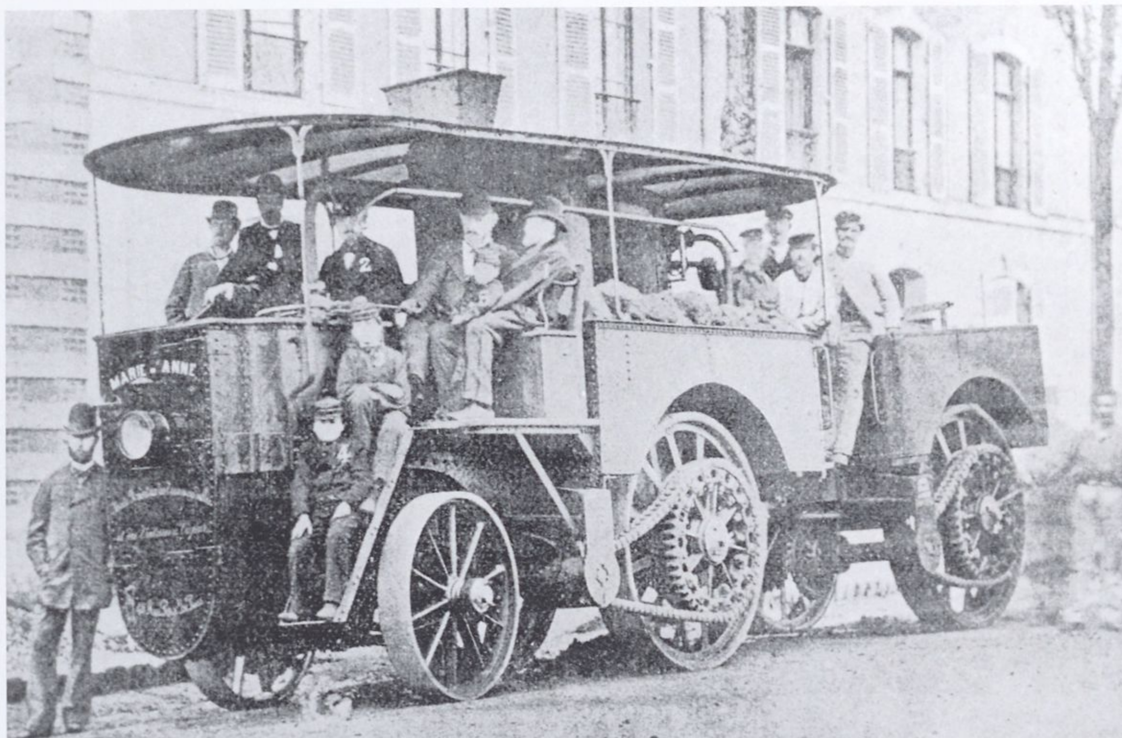
Le Service automobile pendant la Grande Guerre (1914 - 1918)

Collection CAMIONS DE FRANCE

Conception graphique
Patrick Legrand

ÉDITIONS

MASSIN

Sommaire



La famille Bollée (Amédée père, Ernest-Sylvain le grand-père et les trois fils Amédée, Léon et Camille) en 1879 sur le tracteur tender *la Marie-Jeanne* qui fera grosse impression sur les militaires lors des essais au Mans de traction d'artillerie par le 4ème corps.

Introduction

De Cugnot à Bollée, ou le temps de la vapeur

En 1769, l'ingénieur militaire Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804) construit une ***voiture à feu*** pour le transport de l'artillerie ; elle entrera dans l'histoire sous le nom de ***fardier***. Le 23 octobre, en présence du lieutenant-général des armées du roi, Jean-Baptiste de Gribeauval, premier inspecteur général de l'artillerie, dont les canons feront toutes les campagnes de la Révolution et de l'Empire, une première démonstration est effectuée. Peu concluante, cette expérience sera suivie en décembre 1769 d'une seconde qui ne semble pas avoir mieux réussi. La construction d'une deuxième machine est néanmoins décidée et le nouvel engin est essayé en 1770 entre Paris et Vincennes ; toutefois, des doutes subsistent à ce propos.

Comme souvent en matière d'innovation technique, des oppositions et des critiques s'élèveront. Un artilleur, le marquis de Saint-Auban, tournera en ridicule l'invention : ***«La manie des nouveautés a été portée à un point qui est à peine croyable; on a prétendu substituer aux voitures et aux chevaux qui traînent l'artillerie des machines à feu, mises en mouvement par des pompes et des pistons.»*** Cette réalisation ne sera suivie d'aucune autre et, ainsi que l'écrit le capitaine Girardault dans la revue ***Le Poids lourd*** de juin 1907: ***«Le voile de l'oubli était jeté pour quatre-vingts ans sur l'idée d'appliquer la traction mécanique à l'art de la guerre»*** ; situation que résumera aussi de façon lapidaire André Duvignac dans son ouvrage ***Histoire de l'armée motorisée: «Après Cugnot ce fut la nuit.»*** Il n'en demeure pas moins que le premier véhicule motorisé étudié et essayé en France l'aura été pour un usage militaire.

Il y aura toutefois quelques études et dépôts de brevets entre 1820 et 1835 (Revon et Molinié, Pecqueur, Galy-Gazalat) et même la construction par Charles Dietz d'un train automobile articulé qui ira en 1835 de Paris à Saint-Germain en une heure et demie, puis de Bordeaux à Libourne. Quelque temps plus tard, paraissent les locomotives routières Lotz à Nantes (1856-1866) et celles d'Albaret, un constructeur de rouleaux compresseurs, à Liancourt (1865). La première servira en 1867 à de brefs essais de traction de fardeaux d'artillerie sur route. En 1870, il existe en France un certain nombre de trains routiers à vapeur, notamment dans le département du Nord où ils sont employés pour le transport des betteraves. Mais c'est l'armée prussienne qui en effectuera le premier emploi tactique au monde lors de la guerre franco-prussienne en utilisant deux locomotives routières à vapeur Fowler, sur un parc de huit acquises en Angleterre.

De 1873 à 1883, l'Italie n'achète pas moins de 60 routières à vapeur (Fowler, Enrico, Aveling-Porter) pour l'édification et l'équipement de ses forts des Alpes.

Pendant la guerre russo-turque, en 1878, 10 locomotives (4 du système Clayton, 6 du système Aveling-Porter) sont utilisées avec un certain succès par l'armée russe.

C'est en Angleterre, leur pays d'origine, que les routières seront le plus longtemps tenues en faveur. Les sociétés Boydell, Bray, Fowler et Aveling-Porter se disputent l'avantage de participer aux manœuvres et concours militaires (manœuvres de Chatham en 1877, grandes manœuvres du Berkshire en 1893, manœuvres de Salisbury en 1898). Pendant la guerre des Boers (1899), les Britanniques songeront aussitôt à employer les locomotives routières. Le gouvernement en commandera 15 exemplaires à Fowler (certains seront même blindés). Toutefois leur lenteur, leur consommation (4 000 litres d'eau et 325 kg de charbon pour 30 kilomètres), leur fumée et leur bruit relativiseront singulièrement l'appréciation portée sur ces engins.

C'est toujours avec une Aveling-Porter qu'en France seront enfin entrepris en 1875, sur le Champ de Mars à Paris, les essais en vraie grandeur de routières par les militaires. Sept machines, cinq Cail et deux Aveling, sont acquises en juillet 1876 pour les établissements de l'artillerie où elles

serviront jusqu'en 1909. Cependant ces machines, en raison de leur poids, de leur lenteur et de leur très faible autonomie, ne sont guère plus que des engins de manutention.

Pour franchir un pas décisif, il faudra attendre les voitures à vapeur d'Amédée Bollée (1844-1917) : ***l'Obéissante*** (1873), ***la Mancelle*** qui en 1879 fera le voyage de Paris à Vienne, ***la Nouvelle*** construite en 1880 qui participera en 1895 à la course Paris-Bordeaux. La Section technique de l'artillerie examinera le tracteur tender ***la Marie-Anne*** en 1879. Elle tractera trois chariots porte-corps de l'Ecole d'artillerie du Mans, soit 18 tonnes, puis deux canons de 105 attelés de conserve avec un 138 en bronze et un chariot, à la pleine satisfaction des officiers présents et du général commandant l'artillerie du 4ème corps. Elle fera si forte impression qu'à partir de cet essai l'armée estimera ne plus pouvoir se désintéresser de cette question, même si l'on est encore loin d'un emploi pratique.

Dans le domaine des véhicules à vapeur, il convient de citer également les tricycles de Dion-Bouton (1883), Serpollet (1887) qui apportent la preuve que les véhicules légers peuvent utiliser ce mode de propulsion grâce à la chaudière à vaporisation instantanée, avec cependant la restriction d'une charge utile pratiquement réduite à rien.



En 1892, Serpollet transforme pour la marche à la vapeur un chariot de parc hippomobile de 1 500 kg de charge. Ce matériel restera en service jusqu'en 1899 à la 1ère compagnie d'ouvriers de Vincennes, unité qui conduira toutes les expériences d'automobilisme militaire. A 14 km/h et avec un poids total en charge de 4 300 kg, le véhicule consomme 2,5 kg de charbon et 13 litres d'eau au kilomètre. Sautter en association avec Koch a réalisé en 1900 sur la même base un modèle pour le service télégraphique (dessin au trait paru en avril 1893 dans ***La Nature***).

Les premières voitures à essence

On s'accorde à penser que la première voiture à pétrole est celle que Lenoir, inventeur du moteur à gaz, fait circuler en 1862 de Paris à Joinville ; puis viennent le tricycle à gaz et la voiture Delamare-Deboutteville et Malendin en 1883 ou 1884 suivant les auteurs, et les voitures à pétrole de Daimler et de Benz en 1886.

En 1889, la société Panhard et Levassor présente à l'Exposition universelle un «omnibus» sur rail actionné par un moteur à essence Daimler. En 1891, un quadricycle Peugeot équipé d'un moteur Panhard suit la course cycliste Paris-Brest. En juillet 1894, l'épreuve dite du Paris-Rouen démontre que la locomotion automobile est désormais viable ainsi que la supériorité du moteur à gaz de pétrole sur la vapeur ou l'électricité, au moins sur les parcours de grande distance.

L'année 1895 voit la création de l'***Automobile Club de France*** qui organise la course Paris-Bordeaux-Paris (1 200 kilomètres) gagnée en 48 h 47 mn par une automobile Panhard de 4 ch.

Le début de l'automobilisme militaire

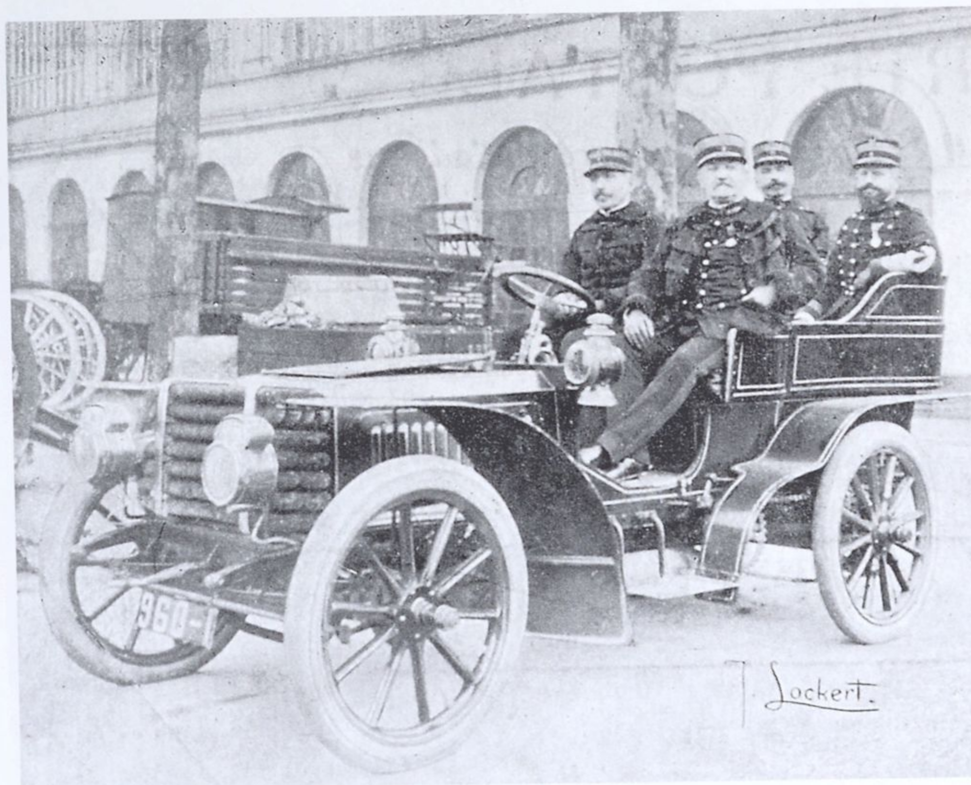
L'armée va s'intéresser très tôt à l'automobile, certains officiers décelant, dès l'apparition de ce que beaucoup consi-



En 1897, lors des manœuvres du Sud-Ouest, le conducteur Joseph Journu au volant de sa Panhard se met au service de la 70ème brigade d'infanterie (18ème corps) ; il sera le premier automobiliste militaire. Plusieurs tricycles à pétrole de Dion-Bouton participent aussi à cette manœuvre.



La voiture Maison Parisienne de l'essai de liaison rapide organisé sous l'égide de l'Automobile Club de France à la mi-octobre 1897. Cette voiture animée par un moteur Aster est aussi connue sous le nom de Roger. Carrossée en duc quatre places, elle est essayée par trois officiers généraux qui sont entourés, sur cette place de village, par quelques jeunes gens qui viennent de passer leur conseil de révision, comme en témoignent les vignettes enluminées «Bon pour le service» qu'ils portent au chapeau, suivant l'habitude du temps.

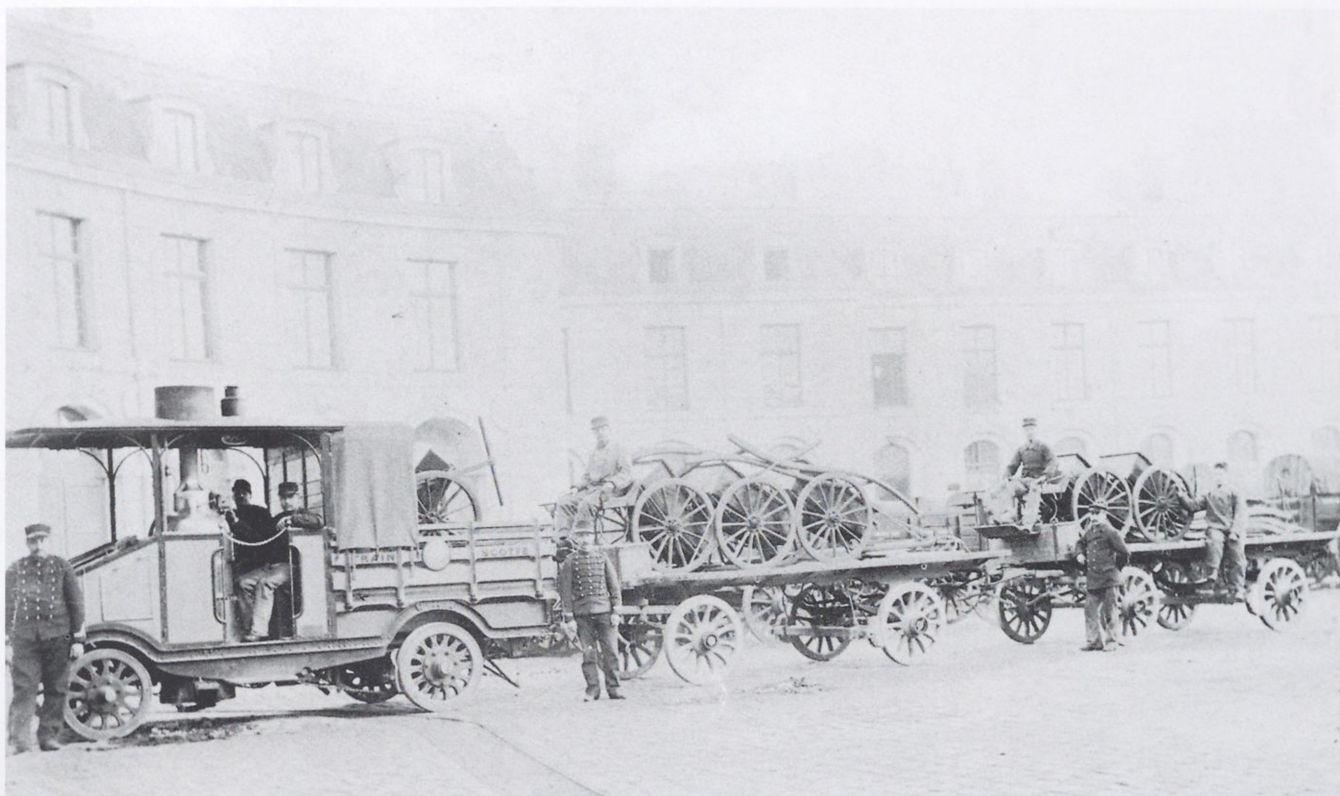


La commission militaire des automobiles (colonel Lambert directeur de la section technique de l'artillerie, commandant Mengin et Ferrus, capitaine Genty) essaie une Lorraine-Dietrich, licence Turcat-Méry.

dèrent alors comme seulement un sport à la mode, le moyen idéal par son rendement et sa vitesse pour assurer dans l'avenir les ravitaillements, les liaisons et les reconnaissances. Toutefois, la première proposition faite à l'armée en 1886 par Trepardoux et Cie (future maison de Dion-Bouton-Trepardoux) concernant un camion de 5 tonnes, un fourgon et un break quatre places – tous à vapeur – s'attirera la réponse selon laquelle ***«ne pouvant que transporter cinq tonnes, il en faudrait un trop grand nombre, ce qui aurait le grave inconvénient d'encombrer les routes utilisées aussi par des troupes et des convois»***.

En 1892, Serpollet tente l'adaptation d'un moteur à vapeur de sa conception sur un chariot de parc hippomobile militaire. Le matériel bien que de peu d'utilité reste 7 ans en usage à Vincennes.

Le premier emploi d'une voiture à pétrole en manœuvre a lieu dès 1897 à l'initiative du général commandant le 18ème corps pour les grandes manœuvres du Sud-Ouest. L'histoire retiendra le nom du chauffeur, Joseph Journu, qui au volant de sa Panhard se mettra au service de la 70ème brigade d'infanterie et aura ***«surtout permis aux officiers de l'état-major de regagner la ville après la manœuvre»***, comme le souligne férocement la revue ***La Vie au***



Essai d'un tracteur Scotte pour le charroi des forts de Paris. Le chargement est ici constitué de voitures pour mitrailleuses (Versailles, 1898).

grand air qui, pourtant, soutient passionnément la cause de l'automobilisme. Le 6ème corps suivra à son tour cet exemple la même année.

Une ***Commission militaire des automobiles*** est créée la même année. Elle est chargée d'éclairer le ministre sur les progrès de la technique et le futur emploi que l'armée peut attendre des voitures à pétrole. Elle s'efforce également de mener des études fondamentales sur les bandages, les carburants de diverses natures (essence, benzol, alcool, etc.) et même sur la conception théorique d'un camion automobile idéal de 2 500 kg de charge. La Direction de la Section technique de l'artillerie en prend la tête. L'armée et l'automobile viennent de se lier.

Neuf véhicules (4 Panhard, 1 break Peugeot, 1 Mors, 1 Maison Parisienne, 1 Delahaye, 1 Georges Richard) sont retenus suivant la proposition d'un membre de l'***Automobile Club de France,*** pour une expérience de liaison rapide sur un parcours inconnu, organisée à la mi-octobre 1897. Des automobilistes prestigieux de l'époque comme Georges Richard, Ernest Archdeacon ou le chevalier René de Knyff y participent volontairement.

Le 7 janvier 1898, la commission adresse au ministre le premier projet d'équipement de l'armée : 6 voitures (2 Peugeot, 2 Panhard, 2 Maison Parisienne) pour les places de Besançon, Bourges, Lille, Lyon, Versailles et Vincennes. Elles sont prévues pour être également utilisées en



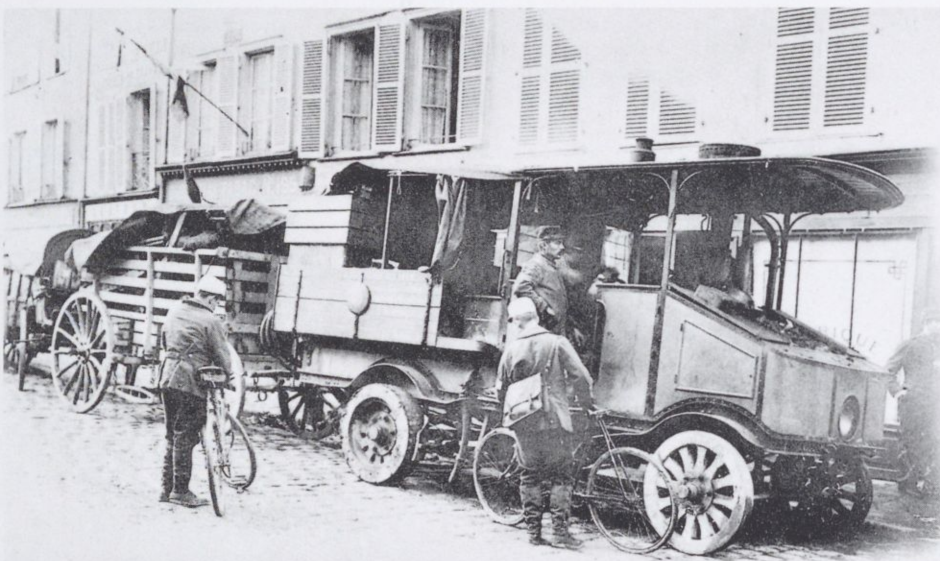
Le premier tracteur du colonel Renard animé par un moteur à vapeur.



Essais de traction avec un camion à vapeur Turgan-Foy (Vincennes, caserne du 23ème régiment de dragons, 1902).



Un train de la Compagnie des trains Renard du Cher ; le moteur est dorénavant à pétrole.



Un des deux Scotte appartenant à l'armée, celui de la place de Versailles affecté au génie, lors des manœuvres de l'Est en 1901.



La voiture Maison Parisienne acquise par l'armée en avril 1899 est affectée à la place de Versailles ; en même temps sont achetées une Panhard pour Vincennes et une Peugeot pour Besançon. On constate que l'on a respecté dans les affectations la proximité géographique des constructeurs.

manœuvres. En fait, seul un exemplaire de chaque modèle sera acheté le 6 avril 1899 car il y a encore trop de questions techniques en suspens pour se lancer sans y réfléchir à deux fois. Mais l'essentiel est accompli, l'armée possède trois voitures automobiles à pétrole sur les 1 631 qui roulent alors en France. Le dimanche de Pentecôte de la même année, le ***Journal des Sports*** organise une expérience avec l'envoi, au départ de Paris vers les frontières, de douze voitures étant supposées porter les ordres de mobilisation.

En 1893, Scotte, qui finira curieusement sa carrière comme chapelier à Epernay, a présenté son premier train pour voyageurs composé de deux voitures. Le premier véhicule est doté d'une chaudière à vapeur type Field de 16 chevaux. L'engin se déplace à 12-14 km/h mais doit s'arrêter toutes les 45 minutes pour ravitailler en eau. De fait, les services de l'artillerie qui, pendant longtemps en tant qu'arme savante et tutelle du Train des équipages en temps de paix, seront, ***primus inter pares***, dans le domaine automobile, n'envisagent la question des poids lourds pratiquement que sous l'angle des trains routiers, influencés qu'ils ont été par les performances des locomotives routières Bollée et en particulier de ***la Marie-Anne***. En 1898, un tracteur Scotte tirant 25 tonnes assure seul pendant 74 jours le ravitaillement et le déplacement de pièces d'artillerie, y compris à sa charge maximum en un seul attelage, du charroi composé par le tube d'un canon de 24 Mle 1870-1887 (240 mm), pour le compte des forts de Paris. Cet emploi conserve toutefois un aspect limité car il s'apparente plus à une manutention de charges lourdes qu'à une véritable réflexion sur le transport tactique et stratégique ou le soutien des armées en campagne. Les autres armes s'intéressent peu à cette nouveauté, l'infanterie par exemple voyant mal pourquoi elle recourrait à un autre mode de locomotion que celui des jambes dont ses fantassins sont réglementairement pourvus...

Deux tracteurs Scotte sont achetés pour les places de Versailles et de Vincennes en 1900 ainsi qu'un break Panhard et une voiture Peugeot. Le train Scotte, affecté à Versailles et plus particulièrement conçu pour les marchandises participe aux manœuvres de l'Est en 1901, il se déplace à 7 km/h et peut transporter 10 à 12 tonnes.

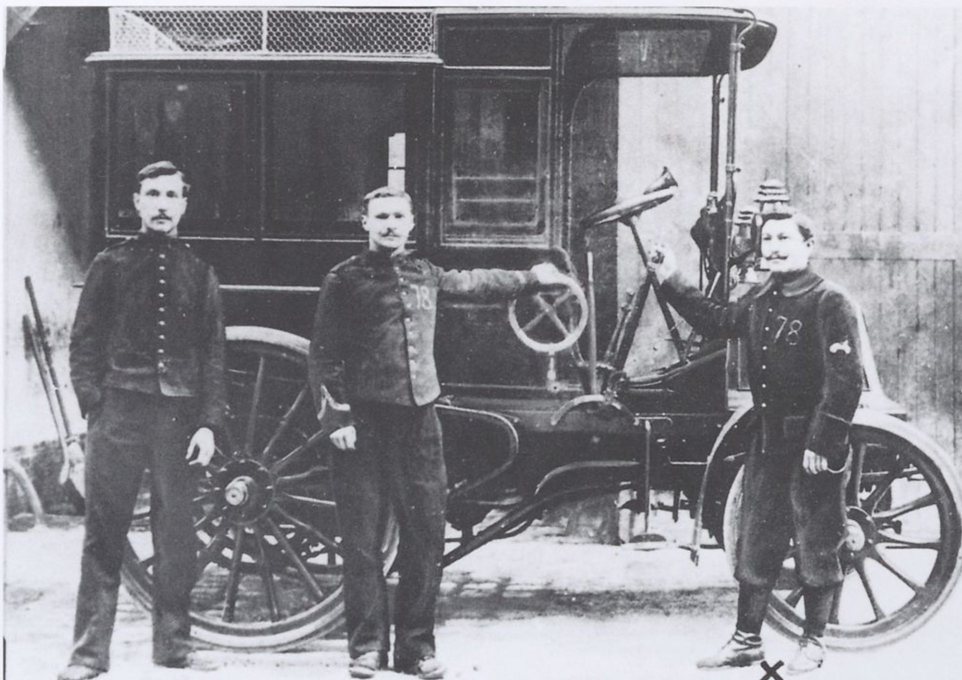
Le colonel Renard, pionnier de l'aéronautique qui a construit en 1883 le ***La France,*** premier véritable ballon dirigeable, met au point une petite chaudière qu'il va utiliser pour des essais de locomotion sur route. Le ***train Renard*** évolue dans sa conception et reçoit un moteur à pétrole. Il est présenté dans cette configuration au Salon de l'automobile de 1903. Les établissements Surcouf installés à Boulogne-Billancourt – descendants directs du corsaire malouin – en

assurent la fabrication. Toutes les voitures de ce train participent à l'adhérence et sont motrices, ce qui permet de ne pas donner à la locomotive un poids plus important qu'aux autres voitures pour accroître la capacité de traction. La locomotive n'est qu'une usine de force transmise à chaque voiture qui participe à la propulsion ***par délégation***, selon l'expression du colonel Renard, qui donne à ce type de fonctionnement en marche le nom de ***propulsion continue***. De plus, leur attelage est agencé de telle façon que chaque voiture s'inscrive dans le rayon de giration et suive les évolutions du tracteur selon le principe dit du ***tournant correct***.

Cependant, malgré de beaux succès d'estime, les trains n'auront guère la faveur des acheteurs en raison notamment de leur prix très élevé et de leur coût de possession prohibitif.

Aux manœuvres d'armées de Beauce en 1900, huit voitures de charge réparties en deux groupes affectés à chacune des deux armées participent au service des ravitaillements. Ces véhicules comprennent 2 tracteurs à vapeur militaires Scotte, 2 camions à vapeur de Dion-Bouton, 2 camions à pétrole Panhard et Levassor et 2 camions à pétrole de Dietrich auxquels s'ajoutent des véhicules légers dont une Mors pour le général Brugère, chef d'état-major de l'armée, et la voiture-fanal Renault.

Lors des manœuvres d'automne de la 11ème division, en 1902, le général Michel commandant le 20ème corps effectue ses déplacements à bord d'une Darracq 16 chevaux.



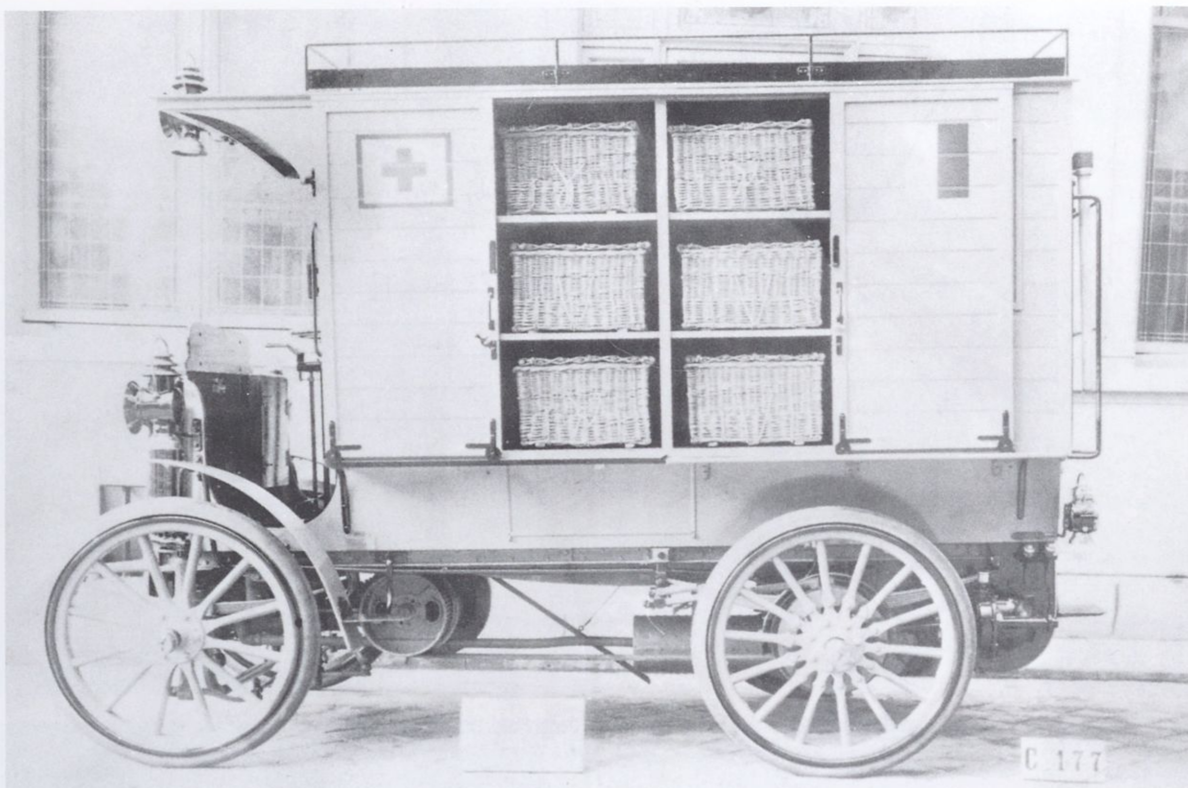
En 1900, l'armée achète un break Panhard. Celui-ci est ici photographié en 1903 alors qu'il est affecté au transport du roi d'Espagne lors de sa visite en France. Le premier homme à droite est le chauffeur de la voiture, Antoine Courtinat. Il porte sur la manche un insigne représentant la silhouette d'une automobile, brevet de conducteur fantaisie en vogue parmi les automobilistes de la 1ère compagnie d'ouvriers de Vincennes. Cette unité est chargée à cette époque, sous les ordres du capitaine Genty, de tout ce qui concerne l'emploi du nouveau moyen de transport.



Les officiers automobilistes n'hésitent pas à s'engager en compétition. Ils veulent ainsi se confronter aux meilleurs pilotes du moment et par là démonter qu'ils n'ignorent rien de cette nouvelle technique, ni de l'art de conduire. De La Touloubre, pseudonyme du capitaine Genty, se fit une jolie réputation en course. Il est ici, sur Clément-Bayard, au départ du circuit de la Sarthe en 1906.



Au titre de l'instruction des corps de troupe, la 10ème compagnie du 57ème d'infanterie visite les ateliers Purrey à Bordeaux en février 1907. Deux voitures à voyageurs sont accrochées derrière le camion à vapeur. Pour honorer ses visiteurs, Valentin Purrey décore ateliers et véhicules de cocardes et banderoles tricolores.



La voiture de chirurgie réalisée par le carrossier Kellner & ses fils (125, avenue Malakoff à Paris), dotée d'un moteur de Dietrich de 12 ch, est présentée à l'Exposition universelle de 1900 dans l'enceinte du palais des armées de terre et de mer ; le poids à vide est de 1 300 kg et de 2 500 kg en charge, transmission par courroie et engrenages, 4 vitesses et 1 marche arrière. Le véhicule dispose de 12 casiers destinés à recevoir des paniers contenant les équipements réglementaires (pansements, appareils de lavage, tabliers), et également de 2 réservoirs d'eau de 25 litres.

L'automobilisme militaire à l'Exposition universelle de 1900 à Paris

L'application de l'automobilisme aux besoins militaires présentant un caractère incontestable d'actualité, l'idée d'organiser une exposition d'automobiles spécialement destinées aux besoins des armées est décidée dans le cadre de l'Exposition universelle internationale de 1900. Cette partie de l'exposition installée au rez de chaussée du Palais des armées de terre et de mer va regrouper 11 voitures réparties en trois groupes distincts :

- automobiles légères pour le transport de personnel,
- automobiles lourdes pour le transport de gros matériels,
- automobiles mixtes pour transports spéciaux.

Le premier groupe comprend cinq voitures:

- un ***tricycle pour transmission rapide des ordres*** présenté par de Dion-Bouton,
- une ***voiturette pour officiers d'état-major*** (dite «voiturelle» par le constructeur), présentée par la société des voitures automobiles des établissements Decauville aîné,
- une ***voiture de grande vitesse pour état-major d'armée*** présentée par la société Mors pour le moteur et par Rheims Auscher et Cie pour la carrosserie,
- un ***coupé pour chef d'état-major*** présenté par Peugeot pour le moteur et Kellner et ses fils pour la carrosserie, respectant ainsi la tradition qui veut que les officiers généraux, tenant cet emploi au niveau des armées ainsi que le généralissime désigné aient seuls à leur disposition un coupé hippomobile spécialement aménagé pour ce service, ce qui est un privilège, les autres officiers généraux y compris ceux commandant un corps d'armée ou une armée n'ayant que des chevaux d'armes. Les plans d'aménagement internes sont fixés par un cahier des charges quasi immuable et traditionnel (armoire à cartes, banquettes profondes, tables pliantes, etc.), qui est d'ailleurs en grande partie respecté par Kellner,
- un ***omnibus pour le transport du personnel*** présenté par Panhard et Levassor.

Le deuxième groupe comprend deux voitures :

- un camion à vapeur de Dion-Bouton,
- un tracteur à vapeur exposé par la Société des chaudières et voitures à vapeur système Scotte.

Le troisième groupe comprend quatre voitures :

- une ***voiture de chirurgie*** de Dietrich pour le moteur et Kellner et ses fils pour la carrosserie,
- un ***chariot de travail*** pour la télégraphie présenté par Sautter-Harlé et Cie et la société des automobiles Koch,
- un ***fourgon pour la télégraphie*** présenté par Mors pour le moteur et Rheims Auscher et Cie pour la carrosserie,
- une ***voiture pour le service de la poste*** présentée par les établissements Georges Richard.

Cette même année et pour la première fois, le président de la République, qui se trouve être Emile Loubet, use d'une automobile, le 11 novembre, en lieu et place du traditionnel landaulet attelé à la Daumont ; le hasard de l'anecdote renvoyant ainsi à une date qui sera symbole du terrible conflit mondial dont l'automobile sortira en position dominante pour le reste du siècle à courir. Le président circulera plusieurs fois en voiture automobile notamment lors de la revue finale des grandes manœuvres de 1905. Son chauffeur est le capitaine Levêque. Il faudra cependant attendre 1907 pour que la présidence achète sa première voiture, une victoria Berliet 16 chevaux.



A l'occasion du concours de véhicules industriels organisé par l'ACF en 1905, une catégorie spéciale est créée, celle des fourgons militaires dont un classement est établi par la Commission de l'intendance. Le fourgon Delahaye type 6B (n° 91) se classera premier et sera acheté pour le gouvernement militaire de Paris, suite à l'engagement pris devant la Chambre syndicale des constructeurs.

Le temps des concours

A cette époque, dans le domaine de l'industrie automobile, la France montre le chemin. De grandes usines comme celles de Panhard, de Dion ou Peugeot ont été créées. Si pour la majorité des Français l'automobile, comme l'aviation, apparaît plutôt comme un sport, elle va néanmoins très rapidement connaître des applications dans le commerce et le transport. Barré à Niort, Cohendet à Dijon, Mieusset à Lyon, Panhard et Peugeot proposent des camions dès le début du siècle, sans oublier les trains automobiles Renard ou Scotte, ou les camions à vapeur Purrey.

En mars 1903, une caravane automobile organisée par la revue ***La France automobile*** part de Choisy et se dirige vers Monte-Carlo, via Nevers, Clermont-Ferrand et Le Puy. Avant de se lancer sur la route pour des essais de transports à longue distance et de mesure de la consommation, les véhicules des maisons Ader, Bardon, de Dietrich, Peugeot et Serpollet accomplissent, sous le contrôle du commandant Ferrus, délégué par le ministre de la Guerre, un circuit autour du lac Daumesnil dans le bois de Vincennes. Le camion Bardon couvre 95 kilomètres et 750 mètres en 5 h 04 avec une consommation de 5,4 kg d'essence, le camion Peugeot parcourt la même distance en 5 h 05 avec une consommation de 12,9 kg. La présence du commandant Ferrus lors de cette épreuve civile constitue une des premières marques d'intérêt officiel de l'armée pour les concours automobiles.

En 1904, l'armée fait l'acquisition de deux automobiles Panhard-Levassor, un landaulet de 15 ch et une voiture de reconnaissance de 24 ch ; cette dernière sera par la suite aménagée, en 1906, en automitrailleuse par le capitaine Genty, la première du genre à entrer en service en France.

Pour la première fois, en 1905, du 28 juillet au 8 août, l'***Automobile Club de France*** organise dans le cadre de son concours annuel une série d'épreuves plus particulièrement réservées aux expérimentations de l'armée ; quinze concurrents sont inscrits. A l'issue du concours remporté par un fourgon Delahaye, trois véhicules sont acquis par l'armée. Parmi ces véhicules figurent, outre le fourgon Delahaye du type 6B, un véhicule de 12 chevaux Gillet-Forest ***«actionné par le moteur horizontal depuis longtemps employé avec succès par cette marque pour les voitures de ville et de livraisons (...) marchant un jour à l'huile lourde et un jour à l'essence avec des rendements analogues et une semblable régularité»*** (***La Vie au grand air***, 1905). Ce véhicule sera utilisé peu de temps après par l'intendance pour le ravitaillement aux manœuvres du Poitou, puis, de retour à Paris il sera affecté au transport de blé, de farine et aux approvisionnements de toute sorte entre la capitale, Issy et Versailles.

Le concours de l'ACF de 1906 qui se déroule sur 16 étapes entre Paris et Marseille, aller et retour, réunit 19 participants. Les vainqueurs de cette épreuve sont, dans l'ordre, un camion Peugeot, un Berliet et un de Dion-Bouton.

En 1907, ce sont 48 concurrents qui s'inscrivent au concours de l'ACF, 12 sont classés, les vainqueurs sont un camion Darracq-Serpollet et un de Dion-Bouton.



Au concours de l'ACF de 1905, la société Ariès engage deux fourgons militaires (n° 92 et 93) ; ils seront les seuls à affronter le parcours avec des bandages fer aux quatre roues.

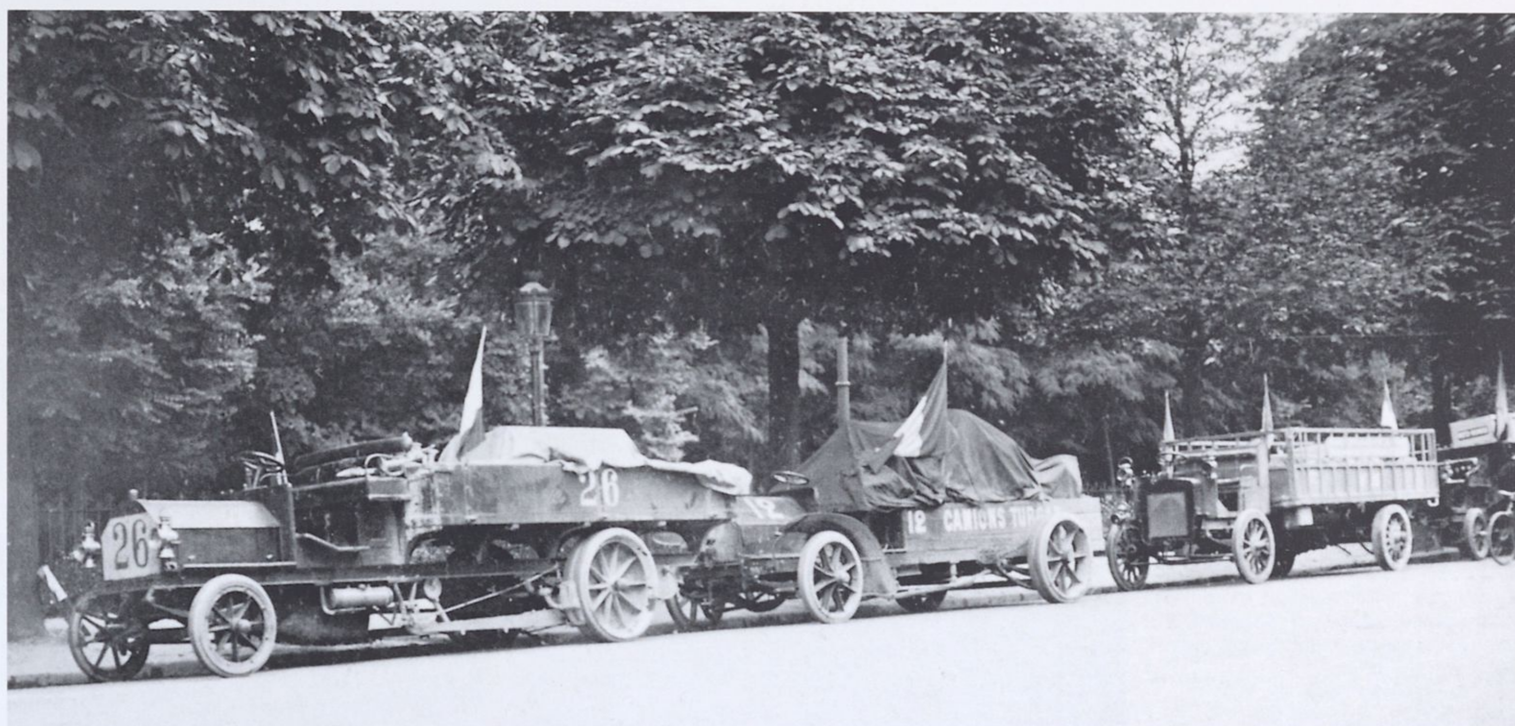


La prestation de de Dion-Bouton au concours des fourgons militaires. Les roues arrière ont reçu des ***Bandes américaines B*** et S de J. B. Torrilhon, pneumatiques alvéolés qui tentent de supplanter ceux à chambre considérés comme trop sujets aux crevaisons. Le châssis est un AG, 12 chevaux de 1905/1906.



Avant les épreuves proprement dites, les véhicules se soumettent aux opérations de pesage. Ce fourgon militaire (n° 81) de la Société lorraine des anciens établissements de Dietrich et Cie de Lunéville pèse environ 2 tonnes à vide et porte près d'une tonne de charge utile, il est muni de bandage Torrilhon (jardin des Tuileries, concours de 1905).

Les camions s'apprêtent à subir les épreuves du concours de 1905 : en tête un Peugeot (n° 26) suivi d'un Turgan (n° 12) et d'un Cottereau (n° 28).





L'un des deux Darracq-Serpollet du concours de 1907, classés premier cette année-là en compagnie de de Dion-Bouton.

Concours de 1907

1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	4e catégorie	5e catégorie
charge utile 50 à 500 kg	*500 à 2 000 kg*	*2 000 à 3 000 kg*	*+ de 3 000 kg*	*transports en commun*
Fouillardon Prod'homme	Peugeot Brillié Panhard Guillerm Desmarais et Morane Ariès	Cohendet Turgan UDPX Krieger (2) Peugeot (2) de Dion-Bouton (2) L'automobile commerciale Darracq Serpollet (2) Panhard Desmarais et Morane Saurer Latil	Mors UDPX Orion (2) Darracq-Serpollet (2) Saurer Latil	Turgan de Dion Bouton (2) Brillié (3) Peugeot Darracq-Serpollet (2) Desmarais et Morane Ariès Saurer Berna

La majorité des véhicules utilise l'essence de pétrole, quelques-uns l'alcool carburé.
Deux Brillié sont alimentés à la naphtaline, mais il faut chauffer ce produit à l'alcool pendant 20 minutes avant de pouvoir rouler et la marche du moteur demeure irrégulière. Les Darracq Serpollet à vapeur utilisent comme carburant du schiste de Roumanie.

L'année suivante, en mai 1908, ce sont 47 concurrents qui s'affrontent dans le cadre du concours de l'ACF sur 11 étapes; à l'issue des épreuves 27 véhicules sont classés et le vainqueur est un camion Saurer. Le général Picquart, ministre de la Guerre, guidé par le marquis de Dion, assiste aux opérations de pesage des véhicules, marquant ainsi son intérêt pour l'automobile.

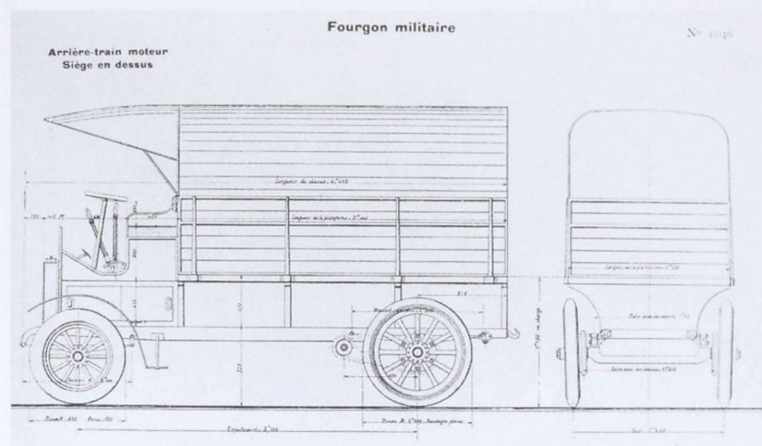
Le concours de 1909 réunit du 15 octobre au 15 novembre 56 véhicules, dont 42, de 10 types différents, seront classés.

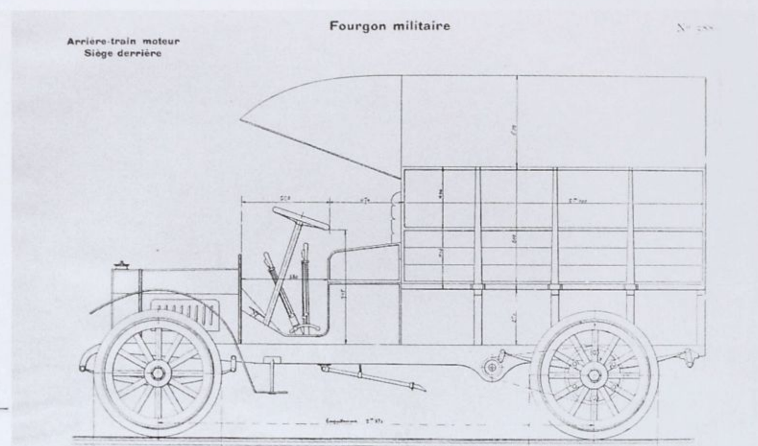


Construit par la Compagnie française de mécanique et automobile-Avant-train Latil, ce véhicule (n° 7) participe au concours de véhicules industriels organisée par l'ACF du 1er au 31 mai 1908. Il est inscrit dans la 6ème catégorie (véhicule transportant plus de 3 000 kg de marchandises). Il est entraîné par un moteur de 16 chevaux (alésage 95 mm, course 120 mm). Ses bandages sont en caoutchouc à l'avant et en fer à l'arrière. Caractéristiques : voie 1,87 m, empattement 4,28 m, poids du châssis à vide 3 350 kg, charge utile 4 000 kg. Son plateau à ridelles est une production de la société Breteau.

Constructeurs primés 1909-1912
(nombre de types de camions primés)

1909	1910	1911	1912
Ariès (2)	Berliet (2)	Ariès (2)	Ariès (1)
Berliet (1)	Delahaye (2)	Latil (1)	Latil (2)
Cohendet (1)	de Dion-Bouton (1)	Bayard-Clément (1)	Berliet (4)
de Dion-Bouton (1)	Panhard et Levassor (2)	Berliet (2)	Clément-Bayard (1)
Delahaye (2)	Peugeot (1)	de Dion-Bouton (1)	de Dion-Bouton (1)
Saurer (1)	Vinot Deguingand (1)	Delahaye (2)	Delaugère et Clayette (1)
Vinot et Deguingand (2)		Lorraine-Dietrich (1)	La Buire (1)
		Malicet et Blin (2)	Motobloc (1)
		Peugeot (2)	Panhard et Levassor (2)
		Renault (2)	Renault (2)
		Saurer (2)	Saurer (3)
		Vermorel (1)	Schneider (1)





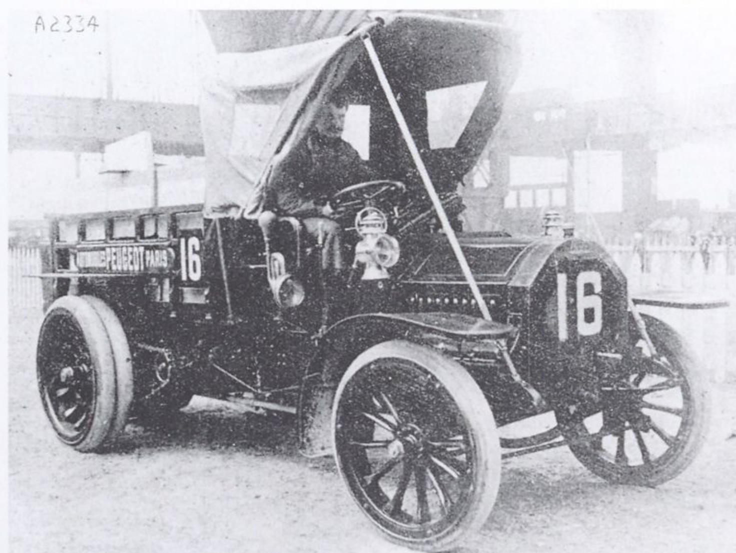
Extraits du catalogue 1911 de Brasier, ces deux plans de fourgons militaires portent l'indication ***arrière-train moteur***. Elle s'oppose à celle ***d'avant-train moteur*** et indique en fait que l'on est en présence d'un véhicule automobile conçu en tant que tel et non d'un ancien matériel hippomobile motorisé.
La disparition assez rapide des avant-trains rendra vite caduque cette distinction.



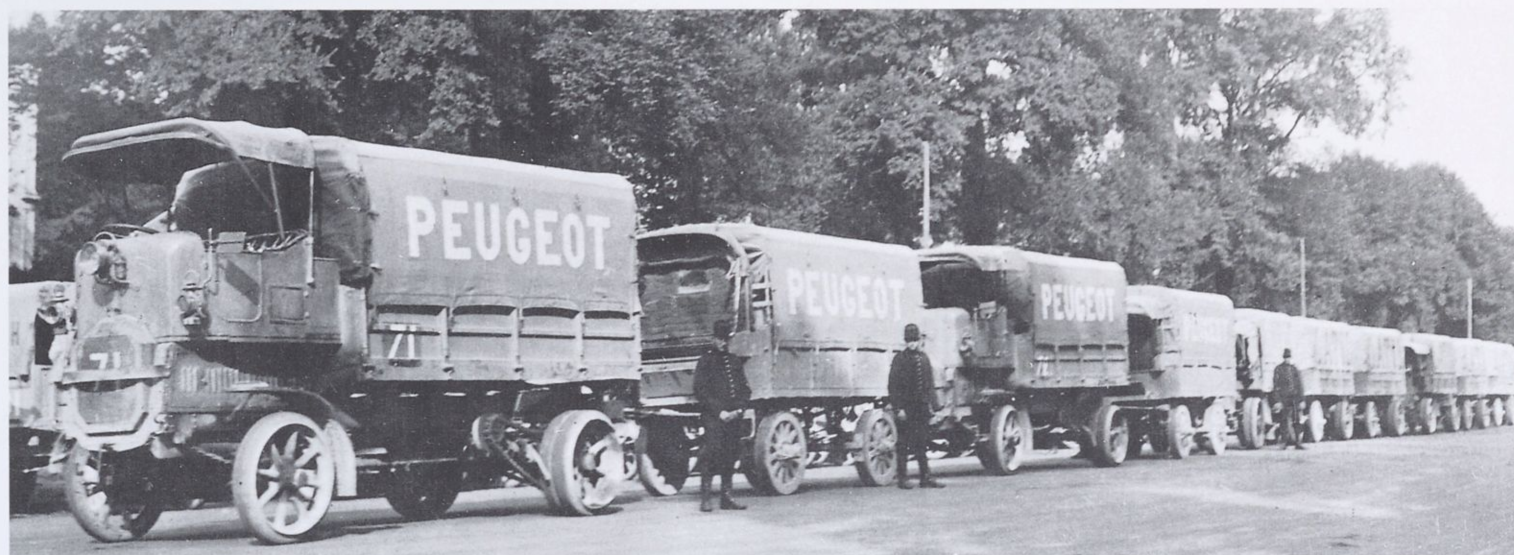
Au concours de 1910, quatre camions à cabine avancée (n° 20 à 23) sont inscrits par la SA des anciens établissements Panhard et Levassor ; ils seront primés à l'issue des épreuves.



Les systèmes dits d'avant-train moteur proposés par de nombreux constructeurs (Bardon, Fram-de Dion-Bouton, Le pont moteur etc.) visent à substituer un ensemble mécanique à la traction animale, tout en conservant la carrosserie et les roues arrière du véhicule hippomobile. La partie motrice se boulonne simplement sur les membrures en lieu et place de la cheville ouvrière des roues directrices, brancards, etc. De ce fait tous ces systèmes sont à traction avant. C'est en combinant l'un de ceux-ci avec un châssis de camion automobile conventionnel à pont arrière que Latil réalisera son premier tracteur quatre roues motrices ; ici le constructeur propose la motorisation d'un arrière de fourgon bâché réglementaire hippomobile des ***équipages militaires*** du Train, une solution théoriquement économique permettant de moderniser à peu de frais le parc existant. En fait, c'est une quasi impasse, les véhicules hippomobiles non conçus pour ce type de traction n'y résistant guère.



Camion Peugeot 505 de 3 500 kg dans le même concours. Sochaux en produisit 72 exemplaires jusqu'à son arrêt dû à la mobilisation



Les véhicules doivent porter un numéro d'inscription peint de façon apparente et durable, de chaque côté, à l'avant et à l'arrière, en caractères ayant au moins 25 centimètres de hauteur (article 7 du règlement). Ces numéros doivent être de couleur blanche sur un fond foncé ; ils sont attribués par ***l'Automobile Cub de France*** selon la date d'engagement du véhicule. Les deux camions au premier plan (n° 71 et 72) sont des Peugeot type 507, 5 tonnes, dont 30 exemplaires ont été fabriqués.



Embarqués à bord de chaque véhicule, ici des de Dion-Bouton (n° 25 et 26), des officiers commissaires assurent la surveillance des épreuves. Avant le départ, ils procèdent à une série de vérifications : état des pleins, présence du numéro d'inscription, nature du chargement. Ils notent les consommations, chronomètrent les vitesses et peuvent, toutes les fois qu'ils le jugent nécessaires, modifier la vitesse.

Le concours de 1914 sera évidemment le dernier du genre, 56 modèles de véhicules sont engagés, 37 se présenteront et 33 seront admis à prendre part aux épreuves. Le 30 juillet 1914, au terme de la vingtième étape, le concours est interrompu par ordre ministériel. Les 29 modèles de camions et tracteurs ayant effectué ces étapes seront déclarés à l'unanimité du jury aptes à être primés, ce seront donc les derniers à l'être au titre d'un concours militaire. En voici la liste :

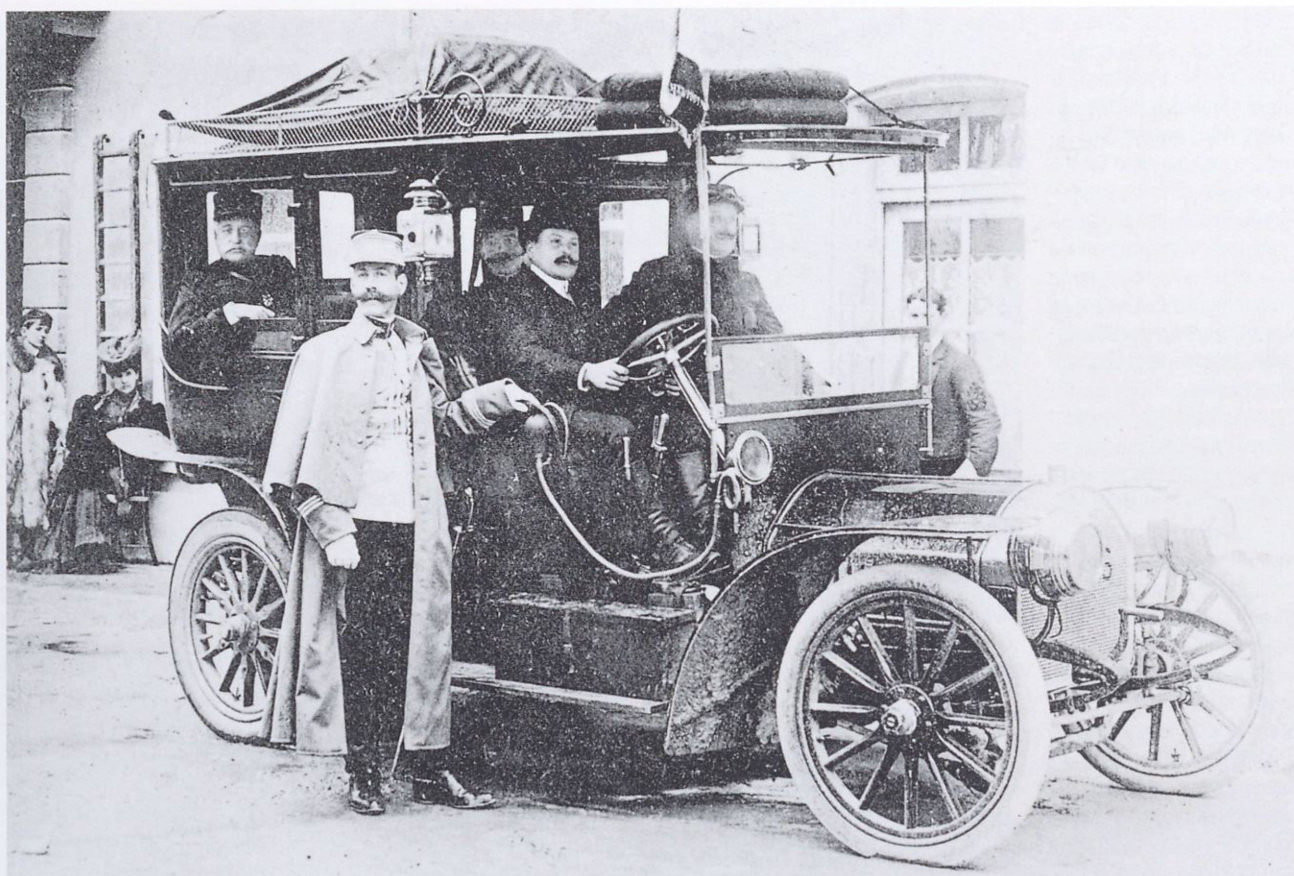
- Berliet : CBH (2 000 kg), CBA2 (4 000 kg), CBD3 (4 000 kg), CBH2 (2 000 kg),
- Renault : 2 tonnes, 3 t., 3,5 t.,
- Dewald : KF (3 tonnes),
- Clément-Bayard : 3 tonnes,
- Blum-Latil : CT4 N2,
- Rochet-Schneider : 3,5 tonnes,
- Barron-Vialle : 300B (2 500 kg),
- Panhard : camion 3 500 kg, tracteur K13,
- Peugeot : 1514 (2 500 kg), 1515 (3 000 kg), 1513 (1 500 kg Colonial),
- Saurer : A4, B4, D4,
- Schneider : 3 000 kg,
- de Dion-Bouton : 2 tonnes, 3 t., 4 t. Colonial,
- Delahaye : 59C, 60C, 61.

Bon nombre de constructeurs ont l'habitude d'identifier commercialement leurs modèles uniquement par l'indication de la charge utile, réservant au document interne d'usine ou au procès verbal de présentation aux Mines l'usage d'indicatif de types par lettres et chiffres (Renault, Ariès, de Dion-Bouton, etc.). D'autres tel Rochet-Schneider n'utilisent même lors du passage aux Mines comme identifiant que le numéro de châssis, se bornant à fournir le premier et le dernier de la série envisagée.



Ce camion Delahaye type 63C a participé au concours de 1913 et a été primé. Ses caractéristiques principales sont : charge utile : 2 500 kg, moteur 4 cylindres monobloc de 16/20 chevaux (alésage 85 mm, course 130 mm), transmission par chaînes, changement de vitesses à 4 vitesses, caisse plateau (longueur 3,500 m, largeur 1,700 m). Pour ce modèle, la prime d'achat a été fixée par le ministère de la Guerre à 2 150 francs et la prime d'entretien à 1 050 francs pendant trois ans.

Le succès aux concours et l'obtention de la prime du ministère de la Guerre constituent un indiscutable support de promotion que les constructeurs, ici Saurer, n'oublient évidemment pas d'utiliser d'une façon particulièrement visible.



Le général de Lacroix, gouverneur militaire de Lyon, suit les grandes manœuvres à bord d'une automobile Mieusset. Ce fabricant est surtout connu pour ses camions et ses pompes d'incendie. Rachetée dans l'entre-deux-guerres par la société Maheu-Labrosse, la marque appartient aujourd'hui au groupe Sicli-Sides, filiale de Matra spécialisée dans le matériel de secours.

L'automobile participe à nouveau aux manœuvres

Après celles de 1900, 1901 et 1902, les essais d'automobiles ne sont pas renouvelés aux manœuvres de 1903 et 1904. En revanche, en 1905 l'intendance organise un concours à l'issue duquel elle achète 3 camions qui ravitaillent les troupes pendant les manœuvres de l'Ouest. Cette même année, la ***Commission militaire des automobiles*** est supprimée et remplacée par la ***Commission des transports militaires par automobiles*** et la ***Commission technique des automobiles du service de l'artillerie***.

Aux manœuvres du Centre, en 1906, qui réunissent quatre corps d'armée, deux divisions de cavalerie et une division d'infanterie coloniale, le service du ravitaillement par camions, déjà expérimenté l'année précédente lors des manœuvres de l'Ouest, est à nouveau mis en œuvre, mais sur une échelle plus large. Un peloton de 32 camions aux ordres du capitaine Ecochard du 4ème bureau de l'état-major de l'armée va assurer le ravitaillement, non seulement des hommes, mais encore des troupeaux (transport de fourrages) destinés à leur tour à fournir la nourritures des troupes. Les véhicules utilisés sont essentiellement des de Dion-Bouton et des Lorraine-Dietrich.

Cette même année, lors des manœuvres de forteresse de Langres, le ravitaillement des troupes en eau potable est assuré avec efficacité par transports automobiles.

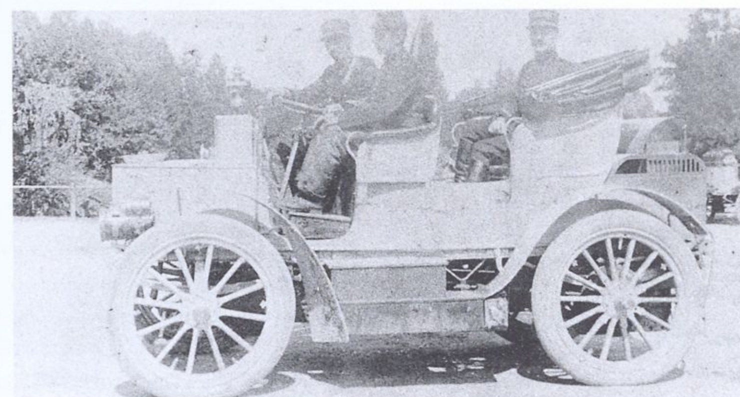
Aux manœuvres de 1907 qui se déroulent dans la région de Bordeaux, 6 camions achetés à l'issue du concours de l'ACF (Darracq-Serpollet, de Dion-Bouton, Mors, Turgan, Gillet-Forest et Delahaye), auxquels sont adjoints 34 véhicules loués à des propriétaires civils, participent au ravitaillement des unités du 18ème corps d'armée.

Tous les corps d'armée sont invités à procéder à un recensement provisoire des véhicules en prenant des renseignements auprès des préfets et des maires. Les résultats demeurent très imprécis et insuffisants, ne dépassant pas 500 à 600 camions identifiés alors que l'on sait qu'il en existe bien plus en France.

Cette même année 1907, d'autres manœuvres organisées par le 7ème corps dans la région de Vesoul-Langres-Besançon voient la participation de 3 trains Renard. Chaque train comporte 1 voiture motrice et 3 remorques (2 plateaux à ridelles et 1 fourgon), ils servent au ravitaillement du Service de l'intendance.

Aux manœuvres de 1908, 36 véhicules participent au ravitaillement :

marques	véhicules	puissance	charge utile
Ariès	3 tracteurs 2 remorques	40 ch.	3 500 kg 2 500 kg
Berliet	5 camions	28 ch	3 000 kg
Cohendet	2 camions (dont 1 appartenant à l'artillerie)	40 ch	3 000 kg
Darracq	4 camions (dont 2 appartenant à l'artillerie)	30/40	4 000 kg
Delaugère et Clayette	1 camion	24 ch	3 000 kg
de Dion-Bouton	4 camions	40 ch	
Latil	1 camion		
Emress	2 camions 8 camions	12/15 ch 30/35 ch	
Panhard et Levassor	2 camions (dont 1 appartenant à l'artillerie)	24 ch	3 000 kg
Peugeot	1 camion 2 camions	22 ch 18 ch	2 000 kg 2 000 kg
de Dietrich	1 camion (camion expérimental à 6 roues équidistantes)		
Train Renard	3 trains (avec 4 remorques chacun)	80 ch	12 000 kg



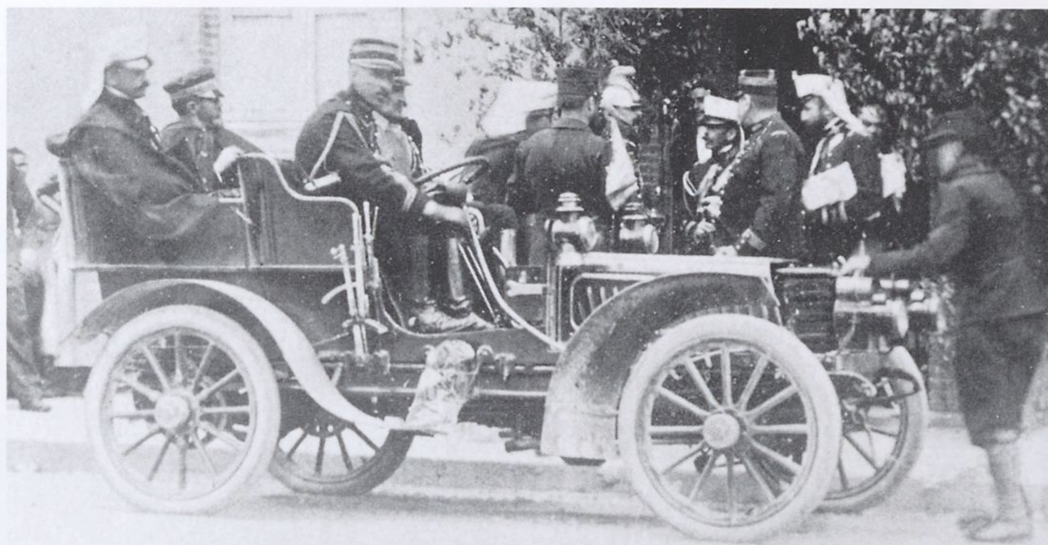
Une Gardner-Serpollet à vapeur au parc de Reims au cours des manœuvres de Champagne.

Toujours en 1908, 5 camions Cohendet (système Bertin) de 3 tonnes de charge utile sont achetés (décision du ministre de la Guerre en date du 14 janvier 1908) puis envoyés au Maroc où ils participent activement, entre Turenne, Marnia et Oujda, au ravitaillement d'une colonne en opération contre les Beni-Snassen. Il s'agit là du premier emploi opérationnel de camions par l'armée. Le capitaine Borschneck, membre de la ***Commission des transports militaires par automobiles***, accompagne ce matériel pour suivre l'expérience et coopérer à l'organisation du service. C'est d'ailleurs également au Maroc que le capitaine Genty (automobiliste bien connu ayant participé à des épreuves sportives, sur Mors et Bayard-Clément, sous le nom de La Touloubre, et chef de la 1ère compagnie d'ouvriers de Vincennes, berceau de l'automobilisme militaire) engagera la première automitrailleuse française réalisée par ses soins sur un châssis Panhard acquis en 1906. Cependant, le plus important pour cette année demeure le dépôt le 4 février devant la Chambre du projet de loi sur le recensement, le classement et la réquisition des automobiles et la décision prise le 14 novembre d'adopter le principe des primes d'achat et d'entretien pour les matériels distingués dans les concours.

Le général Gallieni lors de la conquête de Madagascar, puis en tant que gouverneur militaire de l'île (1896-1905), utilisera aussi des voitures Panhard pour ses déplacements et pour assurer le ravitaillement de ses troupes. Ces voitures n'ont pas été acquises sur des crédits de la Guerre, mais du ministère des Colonies. Une de celles-ci, restée sur place, a d'ailleurs été refaite dans les années 50 par les moyens du service des matériels et des bâtiments coloniaux de l'île, puis ramenée au musée des troupes de marine de Fréjus.

Le régime des primes

Un système de primes est institué par le ministère de la Guerre. Il permet d'encourager la motorisation des entreprises civiles tout en garantissant à l'armée, en cas de mobilisation, la réquisition de matériels en bon état, en nombre et correspondant à ses besoins propres. En n'achetant que les véhicules qui sont nécessaires au service du temps de paix, l'armée gère avec économie ses budgets. Enfin, à une époque de progrès technique rapide, le système des primes évite d'acquérir des matériels rapidement dépassés, et permet de bénéficier des innovations tout en évitant de retenir des solutions trop hardies que l'expérience quotidienne des entrepreneurs privés ne confirmerait pas.



Lors des grandes manœuvres du Sud-Ouest, le capitaine Genty conduit une Decauville à bord de laquelle a pris place le prince des Asturies.



Au cours des manœuvres, les voitures louées ou prêtées par les réservistes servent essentiellement au transport des autorités, tel cet officier général à bord d'une de Dion-Bouton, un tonneau 8 chevaux «Populaire». Cette voiture appartient à la première série, la suspension avant est encore à ressorts droits et demi-crosse comme sur le véhicule d'essais et comme sur le modèle K qui l'a précédé. Cette voiture est donc pratiquement neuve lorsque le constructeur la prête pour des manœuvres en novembre 1902.



Les attachés militaires étrangers posent devant une des Delaunay-Belleville qui leur est affectée ; bien entendu ces voitures sont louées par l'armée au constructeur (manœuvres du Sud-Ouest, septembre 1913).



Photographié à Montcornet (Aisne), ce train Scotte, loué au constructeur, dont les voitures de charge ont été remplacées par des fourgons hippomobiles réglementaires, participe pour le compte de l'intendance à des manœuvres en 1905. Tous les tracteurs à vapeur Scotte sont construits à Lyon chez Buffaud et Robatel, l'inventeur ne disposant pas des installations nécessaires.

Un arrêté en date du 22 avril 1910 précise le montant des primes dont le principe et les modalités d'attribution ont déjà été définis dans une annexe au règlement du concours de 1907 : les camions porteurs et porteurs-tracteurs d'une charge utile minimum de 2 tonnes bénéficient d'une prime d'achat de 2 000 francs et d'une prime d'entretien de 1 000 francs pendant trois ans. Pour les trains d'une charge utile minimum de 8 tonnes, la prime d'achat est de 6 000 francs et la prime d'entretien de 3 000 francs pendant trois ans. Des majorations sont également prévues pour les charges utiles supérieures. Ce même arrêté crée par ailleurs une ***Commission centrale des automobiles*** chargées d'examiner les véhicules présentés aux concours.



Lors d'une tournée d'inspection, le général Gallieni, gouverneur militaire de Madagascar, conduit lui-même sa Panhard (1901).

Echelle des primes

1/ Camions porteurs

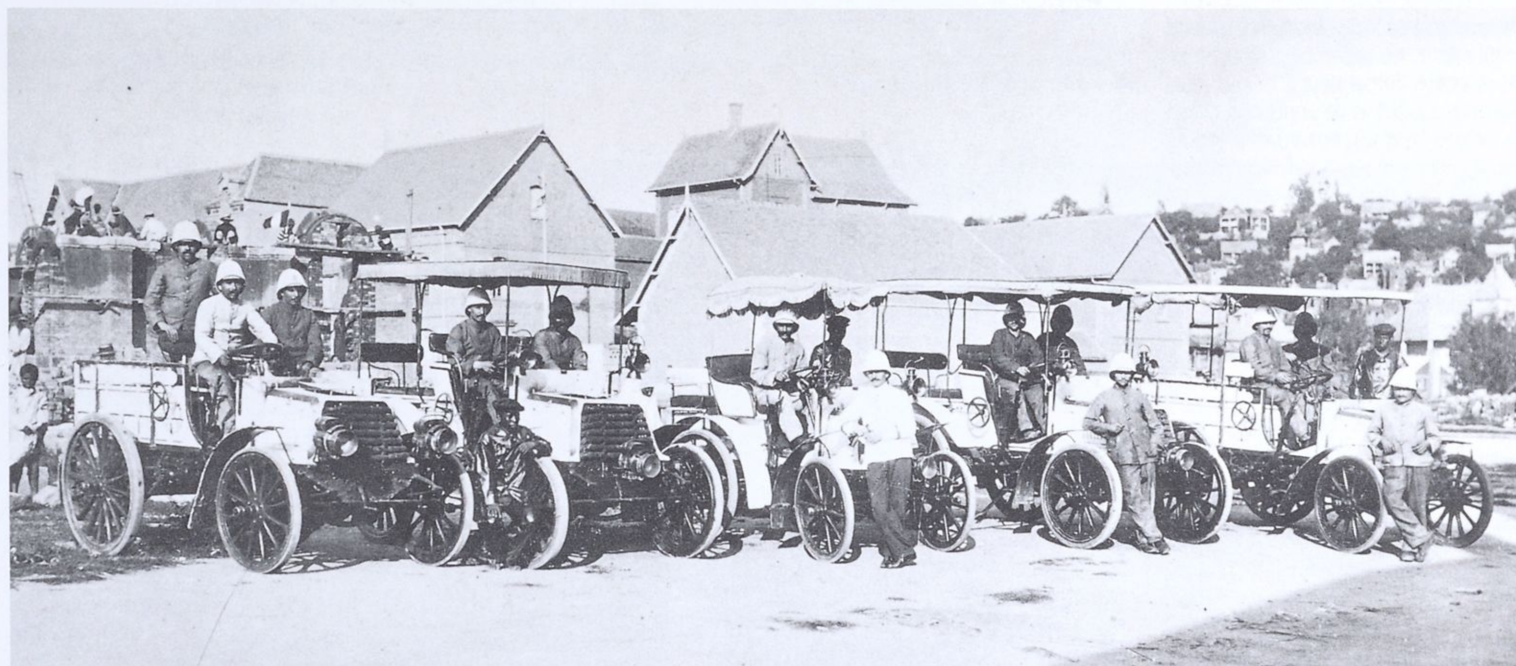
	Pour un minimum de CU de 2 000 kg	Majoration par 250 kg de CU en plus du minimum
Prime d'achat	2 000 F	150 F
Prime d'entretien	1 000 F	50 F

2/ Camions tracteurs-porteurs

	Pour un minimum de CU de 2 000 kg portée par le camion tracteur porteur	Majoration par 250 kg de CU portée par le camion tracteur porteur en plus du minimum	Pour un minimum depoids total remorqué de 5 000 kg	Majoration par 500 kg de poids total remorqué en plus du minimum
Prime d'achat	2 000 F	150 F	1 000 F	100 F
Prime d'entretien	1 000 F	50 F	500 F	50 F

3/ Trains

	Pour un minimum de CU de 8 000 kg	Majoration par 500 kg de CU en plus
Prime d'achat	6 000 F	200 F
Prime d'entretien	3 000 F	100 F



Le parc des voitures Panhard du gouvernement militaire de Madagascar : quatre camions et une voiture de liaison (Tananarive, 1901).

L'instruction du 17 avril 1913

Deux commissions, la *Commission militaire des transports automobiles* dépendant du 4ème bureau de l'état-major de l'armée (EMA) et la *Commission technique des automobiles* dépendant du Service de l'artillerie (3ème direction), sont chargées d'étudier l'emploi de l'automobile dans l'armée. Des travaux de ces deux commissions sortiront notamment les lois organisant le classement des automobiles, leur réquisition et le régime des primes. On leur doit surtout l'instruction du 17 avril 1913 qui succède au premier texte pris le 9 avril 1902, fixant l'emploi des automobiles de location aux manœuvres et un embryon d'organisation. Le Service automobile en temps de paix est, quant à lui, réglé par une décision ministérielle du 31 décembre 1913. Il est institué un parc automobile à Vincennes avec annexe à Lyon. Chacun des vingt escadrons que compte le Train des équipages, bien qu'hippomobile, est chargé d'assurer la mobilisation des formations automobiles. Toutes les questions qui intéressent le nouveau service automobile, institué dès le temps de paix dans sa forme du temps de guerre, ce qui est alors une innovation, relèvent d'une unique section, la 8ème, du 2ème bureau de la direction de l'artillerie. Cette décision confère au Service automobile une quasi-autonomie d'existence dès sa création alors que celle-ci n'a jamais été reconnue au Train des équipages. En effet, tout en bénéficiant du statut d'arme depuis 1875, il est totalement subordonné à l'artillerie. De plus sa principale mission, pour ne pas dire l'unique, est celle d'instruire l'encadrement, la troupe et les réservistes. Sauf en Algérie, il n'effectue que très rarement des transports pour le compte des autres corps de troupe. Encore dans ce cas lorsqu'il effectue des missions de transport en temps de paix, l'escadron est-il placé aux ordres des intendants militaires ou des officiers d'administration ou médecins du service de santé. Il est vrai que les régiments d'infanterie, du génie ou d'artillerie ne sont guère demandeurs. Ils ont leurs propres équipages de ponts et attelages pour leurs pièces ou... la marche à pied pour les premiers ce qui permet d'ailleurs de vérifier par là leur endurance. De plus, ils possèdent par eux-mêmes quelques moyens de transport (fourragères, tombereaux) et de toutes les façons ne se déplacent que peu hors des garnisons, sauf pour les grandes manœuvres ; dans ce cas on



Le fourgon Delahaye type 6 encadré à gauche par un camion Panhard et à droite par un Lorraine-Dietrich (manœuvres de Beauce 1900).



Deux des 5 camions Cohendet envoyés en 1908 au Maroc où ils assurent le service du ravitaillement dans les confins algéro-marocains (Turenne, Nemours, Oujda, Aïn Sfa, Martimprey).



Le premier véhicule utilitaire construit par Delahaye est ce fourgon type 6 en 1898. Mis à disposition par le constructeur, il est employé aux manœuvres de Beauce en 1900 par l'intendance pour le transport des sacs de farine, ce qui deviendra en quelque sorte sa vocation militaire. En effet, à l'issue du concours de 1905, Delahaye vendra à l'armée le fourgon 6B qui vient de le gagner, pour être employé au transport des fournitures de l'intendance.



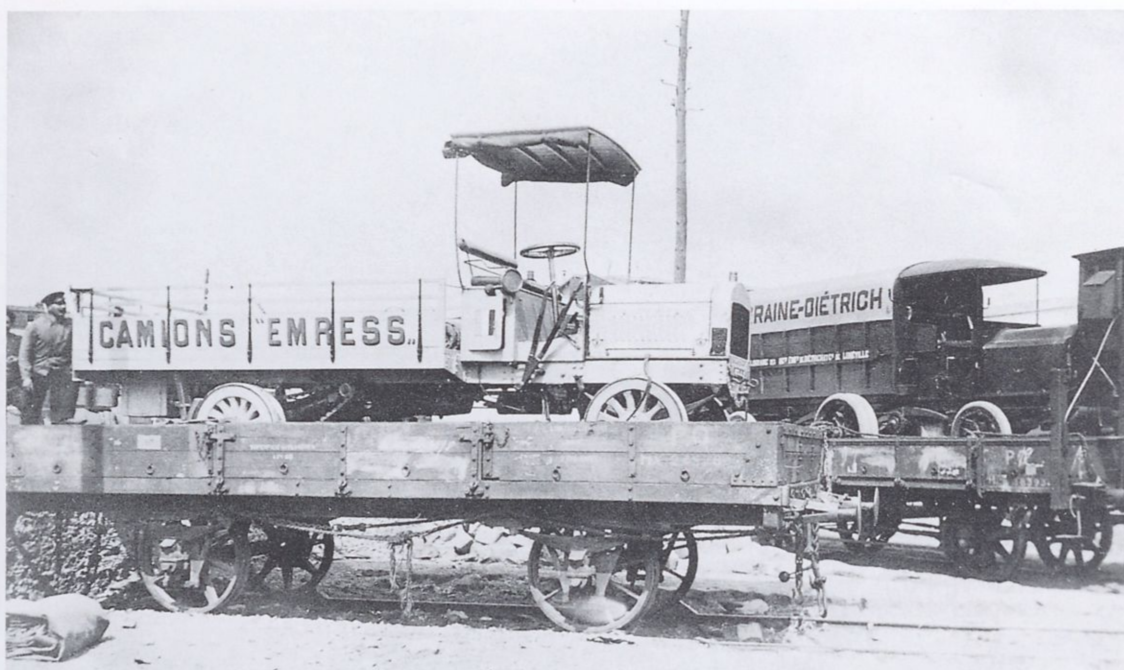
Camion Panhard militaire utilisé pour le transport de paille.

privilégie d'ailleurs le rail. Les escadrons des Trains ne sont en réalité que des unités cadres qui ne trouvent la plénitude de leurs moyens en hommes et en équipages (animaux et matériels) qu'à la déclaration de guerre ; ainsi chaque escadron qui compte seulement 293 hommes sur le pied de paix en mobilise 6 000 sur le pied de guerre, avec 8 000 chevaux et 2 000 voitures provenant de la réquisition !

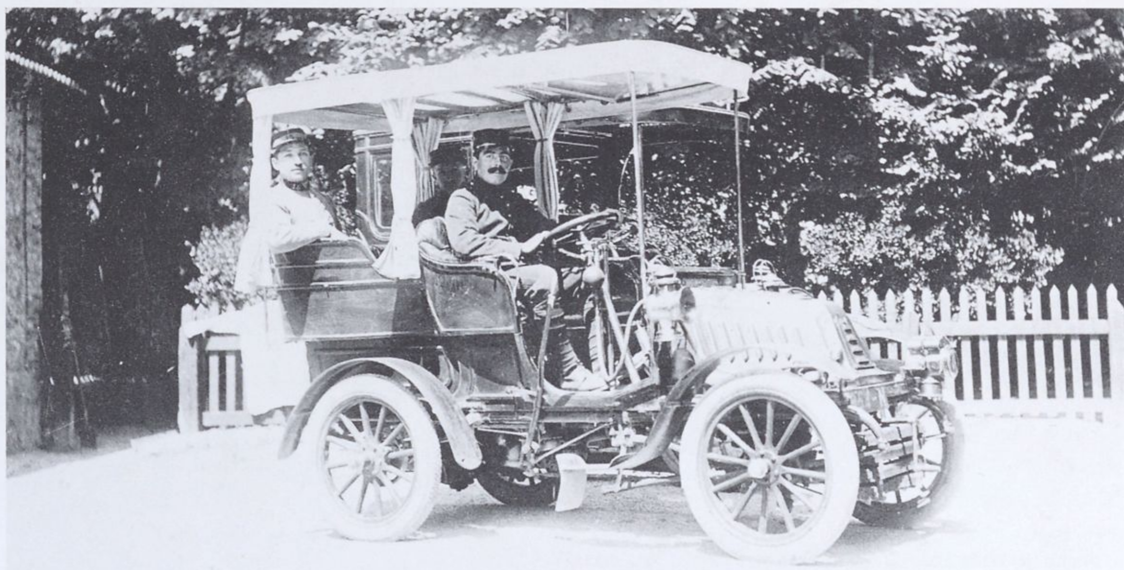
Cette masse cependant n'est pas destinée à former un corps homogène de transport. Tout au contraire, elle est éclatée et répartie entre les corps d'armée (escadrons dits d'active) ou les zones d'étape (escadrons dits territoriaux) et même les places fortes sous la forme d'unités et de détachements autonomes. Ceux-ci sont alors attachés de façon permanente à leurs formations d'emploi qui décident seules de leur utilisation, sans qu'en aucune manière les moyens du Train des équipages puissent être réunis pour une manœuvre d'ampleur ou constituer une réserve pour le général en chef.

Sans vouloir ou pouvoir porter remède aux déficiences d'organisation du Train des équipages, les nouveaux textes portent au moins remède à ces errements en faveur du Service automobile et seront pour beaucoup dans l'efficacité qu'il montrera dès l'entrée en campagne.

Le document du 17 avril 1913, signé par le général Joffre alors chef d'état-major de l'armée et dénommé ***instruction provisoire sur l'utilisation en temps de guerre des véhicules automobiles*** ne comporte pas moins de 153 articles (auxquels s'ajoutent plusieurs annexes). Bien qu'en principe provisoire et donc susceptible d'être amendé et modifié avant son adoption définitive, il constitue la véritable charte du Service automobile qui va fonctionner pendant toute la durée du conflit ; seules des modifications mineures, imposées par l'expérience, y seront apportées en avril 1917. Sans ce texte, le Service automobile n'aurait connu ni l'efficacité, ni le développement qui seront les siens pendant la Grande Guerre.



Un camion Emress et un camion Lorraine-Dietrich sont chargés en gare du Chevaleret à Ivry pour rejoindre les manœuvres du Sud-Ouest.



Tonneau de Dion-Bouton 10 chevaux, en manœuvre en Algérie en 1911. Les photographies d'automobiles employées pour le service de l'armée en Afrique du Nord, sauf au Maroc, sont rares, car leur usage y était des plus sporadiques, sauf lorsqu'un automobiliste patriote voulait bien mettre à disposition son véhicule. Cela étant, comme l'Algérie est siège de région militaire, il est possible que celle-ci ait été acquise pour le service du général commandant supérieur, comme le prévoyait l'instruction du 20 janvier 1902.



Un camion Mors chargé de quatre citernes métalliques assure le ravitaillement en eau potable des troupes en manœuvres.



Des camions à vapeur Purrey quittent les ateliers du constructeur, convertis pour l'occasion en parc par l'armée, pour ravitailler les troupes en manœuvres en eau potable (manœuvres du Sud-Ouest, 1907).

Bibliographie et sources documentaires

Le Tracteur Châtillon-Panhard à adhérence totale - Commandant L. Ferrus (Berger-Levrault, 1913)

Histoire de l'armée motorisée - André Duvignac (Imprimerie nationale, 1947)

La Question du ravitaillement en viande - Sous-intendant militaire Laurent (Lavauzelle, 1911)

Le Service des routes militaires pendant la guerre, 1914-1918 (Lavauzelle, 1919)

Le Matériel technique du Service de Santé - Médecin major de 1ère classe Armand Vincent (Lavauzelle, non daté)

Les Transports automobiles sur le front français, 1914-1918 - Commandant Doumenc (Plon, 1920)

Les Camions de la victoire - Paul Heuzé (La Renaissance du Livre, 1920)

La DCA (Défense contre Aéronefs) de ses origines au 11 novembre 1918 - Chef d'escadron Jean Lucas (Editions Baudinière, non daté)

L'Automobilisme militaire - Salon de 1912 (supplément illustré de la revue *L'Opinion militaire*,1912)

Les Véhicules sanitaires tactiques au cours de la 1ère et de la 2ème guerre mondiale et leur évolution ultérieure - général Régis Forissier (1989, ouvrage non publié)

Catalogue Oblitérations Croix-Rouge - 1914-1918 - Max Altarovici (publication privée de marcophilie)

L'Aéronautique pendant la guerre mondiale (Maurice de Brunoff, Paris, 1919)

La Véritable Histoire des taxis de la Marne - Commandant Henri Carré (Librairie Chapelot, 1921)

Organisation générale de l'armée française - Lieutenant J. Oertlé (Berger-Levrault, 1916)

Les Cerfs-volants observatoires - Chef d'escadron C. Romain (Berger-Levrault, 1913)

La Vie d'une armée pendant la Grande Guerre - Colonel F.-L.-L. Pellegrin (Flammarion, 1921)

Automobiles, camions et tracteurs - Lieutenant L. de Montgrand (Berger-Levrault, 1917)

The Observer's Army Vehicles Directory to 1940 - Bart H. Vanderveen (Frederick Warne, London, 1974).

Equipages photo-électriques Bréguet - De Dion avec projecteurs de 60 centimètres pour les troupes de campagne (modèle 1914) (Imprimerie Chaix, 1914)

Les Marins à terre - Capitaine de vaisseau A. Thomazi (Payot, 1933)

L'armée des camions - Georges Rozet (A l'Œuvre, non daté)

Renault usine de guerre 1914-1918 - Gilbert Hatry (Lafourcade, 1978)

Mécanique de la victoire - Roger Pierre Laroussinie (Albin Michel, 1972)

Rapports du jury international - Exposition universelle internationale de 1900 à Paris, ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des télégraphes (Imprimerie nationale, 1902)

Centenaire de l'atelier central Championnet, de la CGO à la RATP, 1883-1983 (La Manufacture, 1983)

Hotchkiss, petit dictionnaire du juste milieu - Daniel Tard (Massin éditeur, 1994).

De l'omnibus à l'autobus (plaquette de la RATP, Paris, novembre 1991)

Roues chenilles Delahaye (société des automobiles Delahaye, Paris, plaquette non datée et carnet d'atelier)

Le Catalogue des catalogues - guide de l'acheteur automobile (2ème édition, 1914)

Unic passe avant tout - Dominique Dubary (Jacques Grancher éditeur, 1982)

Les Automobiles de Besançon 1900-1930 - Marc Dovezy d'Ollandon et Raymond Dornier (Neo éditions, 1993)

Général Barès, créateur et inspirateur de l'aviation - Castex, Laspalles, Barès (Nouvelles éditions latines, 1994)

Actes du colloque de novembre 1993 sur l'histoire de l'armement en France (ADDIM, 1994)

L'Aube de la gloire - A Gougaud (Guides Muller, 1987)

L'Effort français - Joseph Bedier (La Renaissance du Livre, 1919)

De Dion-Bouton, de l'automobile à l'aéronautique - Pierre Boyer (Rétro Viseur, 1995)

Ballons d'observation 1914-1918 -Joseph Branche (Soreji Domergue, 1977)

Livre mémoire des hommes de Levallois, de la SFR à Alcatel Telspace (publication d'entreprise, 1991)

Vade mecum des acheteurs de camions automobiles qui veulent bénéficier des primes militaires - G. Le Grand (Publications automobiles et aéronautiques, Paris, 1912)

Bulletin spécial du centenaire de l'Association nationale des officiers spécialistes des transports militaires (Le point d'impression, 1995).

Dix ans d'efforts scientifiques et industriels, 1914-1924 (Chimie et industrie, Paris, 1926)

La France et l'Automobile - Charles W. Bishop (M.T.H. Genin, Paris, 1971).

Les Automobiles industrielles - E. Girardault (L. Baudry de Saunier éditeur, Paris, 1910)

Toutes les Fiat (Domus, 1970).

L'Artillerie de terre en France pendant un siècle - Général J. Challeat (Lavauzelle, 1935).

La Grande Guerre, vécue, racontée, illustrée par les combattants - textes de Paul Hebrun sur les transports automobiles et de Pierre Rehm sur le Service de Santé (Aristide, juillet 1922)

Les Véhicules hors série - Borgé et Viasnoff (Balland, 1976).

Military Transport of World War I - Ellis and Bishop (Blandford Press, 1970)

Les Engins blindés français 1900-1944. P. Touzin (EPA, 1979).

War Cars - British Armoured Cars in the First World War - David Fletcher (HMSO, 1987)

Centenaire du 5ème régiment du Génie (Atelier d'impression de l'armée de terre, 1989).

Equipage photo-électrique avec projecteur de 120 cm sur remorque - modèle Bréguet-de Dion-Bouton (Maison Bréguet, Paris, plaquette non datée)

De Dion-Bouton pendant la guerre (J. Barreau, Paris, plaquette non datée)

Les Canons de la victoire, manuel d'artillerie lourde - Alvin et André (Lavauzelle, 1923).

La Radiologie et la Guerre - Marie Curie (Alcan, 1921)

Historique des transmissions militaires de 1789 à 1945 (SEFT, étude non datée et non publiée)

Notes de culture mécanique - Docteur C. Chauveau, sénateur (J.- B. Baillière et fils, 1917).

Techniques oubliées et bricoleurs de génie - M.M. Jeanson (Centre de l'automobile ancienne de Nogent l'Artaud, 1993).

Carnet répertoire des voitures spéciales Panhard et Levassor (document d'usine non daté)

British Artillery Weapons and Ammunitions 1914-1918 - Ian V. Hogg et L.F. Thurston (Ian Allan, 1972)

L'Armement de l'infanterie française 1918-1940 - S. Ferrard (Armes et Uniformes, Paris 1979)

Catalogue des véhicules automobiles en service en France de 1913 à 1921 (Ministère de la Guerre, Direction de l'artillerie, avril 1921)

Les Etonnants Véhicules à vapeur - Lucien Chanuc, Patricia et Pierre Laederich (Edition de l'Ormet, 1995)

Autocannoni, autoblinde et veicoli speciali del Regio esercito italiano nella prima guerra mondiale - Giulio Benussi (Intergest, Milan, 1973).

Exploits et fantasmes transsahariens, Dominique et Pascal Bejui (La Regordane ; Charrac, 1994).

Revues et périodiques :

De Renault Frères constructeur d'automobiles à Renault régie nationale
- Bulletin de la Section d'Histoire des usines Renault ; ***Automobilia***
- L'Automobile aux Armées (différents numéros), ***La Locomotion automobile*** (numéro du 15 juillet 1897),
Le Monde et la Science (Librairie Folatre - Paris), ***La Nature***
- revue des sciences et de leur applications aux arts et à l'industrie (numéro du 1er semestre 1904),
Le Génie civil (numéro 24, avril 1913), ***L'Automobilisme militaire***
- supplément illustré de la revue ***L'Opinion militaire*** (différents numéros),
Bulletin des usines Peugeot (numéro du 21 mai 1919), ***Sciences et Voyages*** (numéro de février 1920),
Militaria Magazine (différents numéros)
Charge Utile (différents numéros), ***Sécurité civile et industrielle***.

Archives

Archives du Service historique de la Marine (Vincennes),
du Service historique de l'Armée de Terre (Vincennes),
du Musée du Val-de-Grâce, (Paris),
du Service historique de l'Armée de l'Air (Vincennes),
des Instituts Curie et Pasteur.

Remerciements

Lieutenant-colonel Aujas pour sa contribution active au chapitre des autos-projecteurs et de l'aérostation,
Daniel Tard pour Hotchkiss, l'Aventure Peugeot, Histoire et patrimoine Renault, François Vauvillier,
Proto, Librairie Plon, M. Golias (SEFT), Jacques Borgé, Nicolas Wiasnoff, Bart H. Vanderveen,
Bernard Salvat (pour les motocyclettes), Patrice Bouchery,
Patrick Beaufigeau, M. Gargar du Musée du Val-de-Grâce, Institut Pasteur (Paris),
Gilles Blanchet et Jean-Pierre Dauliac (pour les voitures), Christian Dumont, Institut Curie,
Alain Gougaud pour sa connaissance encyclopédique des réglements et des officiers généraux de la Grande Guerre.

Photographies et dessins

Collections privées, L. Chanuc, Fondation Marius Berliet, Bibliothèque de Boulogne,
SHM, SHAA, Peugeot, Renault Patrimoine, Citroën, Panhard, Institut Curie, Librairie Plon,
P. Touzin; R. Lesenfant; RATP, Patrice Dumont via F. Vauvillier, SHAT, Institut Pasteur.

ISBN : 2-7072-0300-9

